1934 N. 12

jeździec i hodowca



20.IV
1934

12

Jeździec i hodowca



Pan Prezydent Rzeczypospolitej, prof. Ignacy Mościcki — protektor sportu konnego.

KOŃ

Wywodzi się — jak twierdzi nauka — od nikłego stworzenia, zwanego eohippos. Przez wieki strzegły go zazdrośnie niezmierzone łęgi stepu, po których hulał wiatr. Od wiatru zapożyczył polotność nóg, od miękkich traw — jedwabistość sierci. Stał się k o n i e m, arcytworem przyrody — i, jako taki, zachwycił nasze oczy.

Bo nieprawdą jest, jakoby tylko użytkową wartością mierzyć miała ludzkość konia. Od prawieku śpiewał jego urodę pieśniarz, a rycerz na jego grzbiecie czuł się potomkiem centaurów.

W oazach Syrji, w pustyniach Arabji przechował się, ni to kwiat rzadki, tajemniczy, bezcenny. Był skarbem plemion, był łupem, w krwawych walkach najchciwiej porywanym.

Jakże szerokim torem idzie zastosowanie konia do zawodów zręczności i wytrwałości! Jak rozlicznie i jak przenajróżniej może być zużytkowany!

Szkoła jazdy zwykła i wyższa, zaprzęgi różnych rodzajów, wyścig płaski i z przeszkodami, dziesiątki gatunków konkursów hippicznych, biegi naprzełaj, łowy, igrzyska, a nadewszystko — służba kawaleryjska, będąca ukoronowaniem roli konia pośród ludzi. W niej znajdzie miejsce każda umiejętność jeździecka, i nie podobna przewidzieć, jaka, kiedy i na co przygodzić się może.

Ale nie zatrzymujmy się nad tem. Radujmy się, bez dalszych dociekań, przemożnem pięknem, jakiem nas darzy koń.



Plafon w Arkadji, koło Nieborowa, Ks. Janusza Radziwiłła.

Malował Norblin de la Gourdaine.

Pośród zielonych trawników Albionu doszedł pełni sił, celowej, niemal matematycznie obliczonej muskulatury — stał się typem zwycięzcy, symbolem chyżości, drogo cenionym protoplastą pokoleń.

I oto, czy w pełni niepokalanej krwi chowany, czy szczodrze rozdający pośledniejszemu potomstwu stal swych ścięgien, głębię oddechu płuc lub harmonję kształtów — ciągle jest piękny, zawsze pożądany, bez przerwy podziwiany.

Od harcu rycerskiego do myśliwskich biegów, od gonitwy za wrogiem do sportowego wyścigu, w cwale, w skoku, w zwrocie — wszędzie najpiękniejszy i najszlachetniejszy.

Radujmy się połyskiem jego maści, grą muskułów pod cienką skórą, aksamitem chrap i nieświadomą siebie, posłuszną nam siłą. Kiedy skrzypi siodło pod jeźdźcem w soczystym chrzęście nowego rzemienia, cieszmy się uczuciem mocy, jakiem nas darzy dosiadany wierzchowiec.

A gdy po zwycięsko odbytym zawodzie, z pękiem wstąg u ogłowia, miękko zatoczy półkrąg galopu przed trybunami, błogosławmy Stwórcę za Jego hojny dar i miłującem sercem ogarnijmy najpiękniejsze z Bożych stworzeń — krwią wartką w bieg wprawianego konia.

TRAGEDJA JEŹDZIECTWA

Współzawodnictwo jest sprężyną, nadającą ruch sportowi. W hippice rolę tej sprężyny spełniają zawody konne. Najwięcej rozpowszechnioną formą zawodów, jak u nas, tak i zagranicą, są konkursy w skokach przez przeszkody. Rzadziej są organizowane konkursy ujeżdżenia, i wszechstronne próby konia wierzchowego. Pokazy konia wierzchowego (hunter show), w Polsce, są niestety, zupełnie ignorowane.

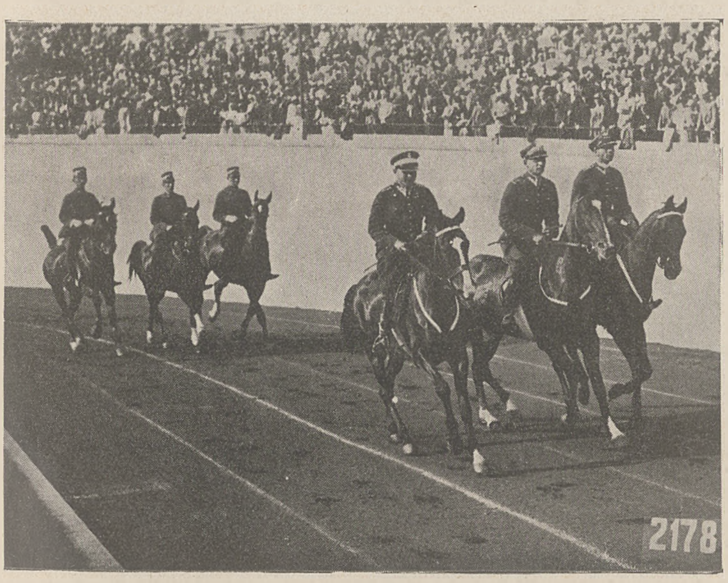
Zdania, co do większej lub mniejszej potrzeby tej lub innej odmiany zawodów konnych, są podzielone. Nie mamy wcale zamiaru prowadzenia na ten temat dyskusji, gdyż uważamy, że każda z egzystujących odmian przynosi swoiste korzyści.

Zadaniem zawodów jest wciągnięcie w ten lub inny sposób do czynnego sportu jaknajszerszego kontyngensu jeźdźców, posadzenie w siodło jaknajwiększej ich ilości.

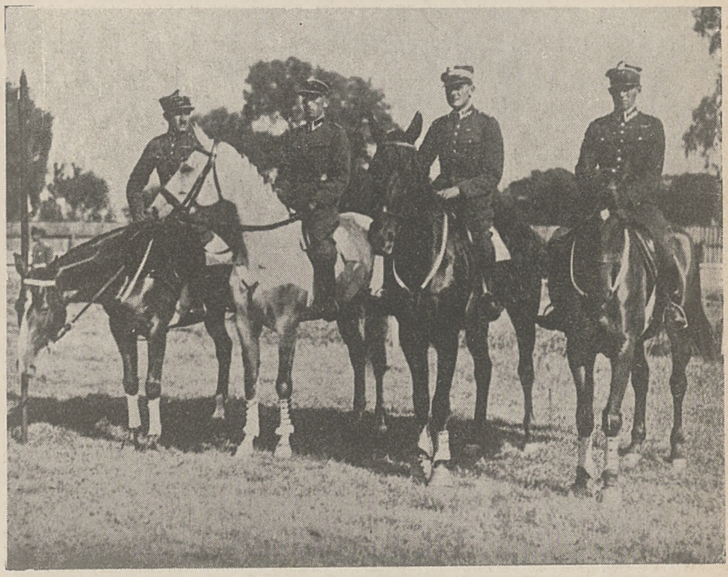
Jeżeli zawody w skokach przez przeszkody stały się najwięcej popularne, to jedną z przyczyn tego jest ich stosunkowa dostępność dla większości jeźdźców i łatwość zrozumienia dla przeciętnego widza. Ta ostatnia cecha zapewniała pewną ich rentowność, jako imprez widowiskowych, i postawiła je na przodującem miejscu, w porównaniu do pozostałych odmian sportu konnego.

Stało się to w sposób zupełnie naturalny, gdyż podstawą egzystencji zawodów były zawsze wpływy z biletów wstępu. Przynajmniej uważać je trzeba za podstawę zasadniczą, choć różne subwencje, darowizny i prywatne ofiary nieraz bywają o wiele znaczniejsze. Pierwsze powinny być źródłem stałem, — drugie zawsze będą dorywcze. W ogólnej jednak sumie oba źródła obecnie są zbyt skromne, żeby, po pokryciu kosztów organizacji, pozwalać na należycie wysoką dotację nagród. Wyjątki od tego prawidła są rzadkością.

W ogromnej większości wypadków organizatorzy zawodów pracują ze strachem przed deficytem i pod groźbą, że nie będą w stanie wywiązać się ze zobowiązań. A w ostatnich czasach zaczynamy spotykać się ze zjawiskiem zupełnej rezygnacji z przeprowadzania niektórych meetingów i to tylko z powodów, o których wspominamy wyżej.



Jeźdźcy polscy w Amsterdamie, 1928. Od lewej: rtm. Antoniewicz (Moja miła), ppłk. Rómmel (Donese), rtm. Trenkwald (Lwi pazur).
Foto: Algemeen fotobureau, Amsterdam.



Zwycięzcy w Puharze Narodów — Ryga, 1933. Od lewej: kpt. Biliński (Niespodzianka), kpt. Ruciński (Wróżka), por. Pohorecki (Optymista), por. Czerniawski (Dijon).
Fot.: J. Osols, Riga.

Dlaczego? Czy i tu mamy się powołać na utartą formułkę: kryzys?

Bezsprzecznie, i kryzys odgrywa w tym wypadku swą rolę. Publiczność staje się coraz bardziej oględną w stosunku do wydatków, ale wtedy, gdy się nie zagra mocniej na strunach jej namiętności. Struny te trzeba wyszukać, poznać, a wtedy i kieszeń szerzej bywa otwieraną. Wszak prosperują najrozmaitsze imprezy, cieszące się powodzeniem. Do nich należą te, które potrafiły stać się modnemi. Ich powodzenie nie jest trwałe, gdyż moda szybko mija. Trwalsze są takie, które dają posmak hazardu.

Wszystko, co zawiera słowa „wygrana" lub „przegrana" jest połączone z hazardem. Ale hazard, podawany w mdłej formie, w tempie powolnem, nie może à la longue utrzymywać w napięciu nerwów publiczności. Publiczność bowiem wymaga ostrych form hazardu, wrażeń szybkich, kalejdoskopowych.

Zawody w skokach przez przeszkody nie są pozbawione elementu hazardu. Przenika on jednak ze szranek do trybun leniwie, nieraz w ciągu kilku godzin. Nerwy widza zatracają przez to wrażliwość, ich napięcie maleje, a hazard, zanim zaabsorbuje mózg widza, rozprasza się w przestrzeni czasu.

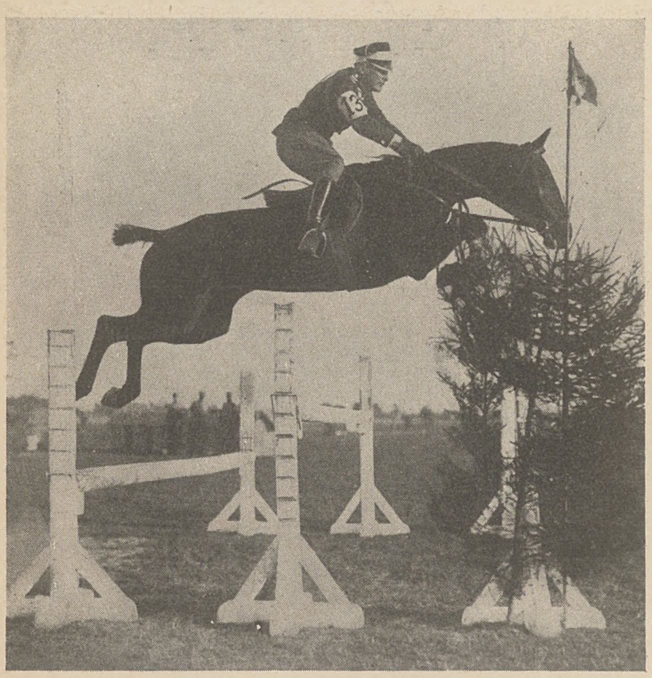
Na trybunach pozostają ci, co ukochali sport czysty, potrafią się wczuć w niego, no i ci, których snobizm do tego zniewala. Takich, jednak, widzów jest zbyt mało, żeby ich kosztem w dostatecznej wysokości mogły być zasilane kasy stowarzyszeń, organizujących zawody.

W czasach przedwojennych, gdy hippika była uprawianą wyłącznie przez ludzi zamożnych, gdy była właściwie przywilejem tylko pewnych warstw, — sprawy pieniężne nie miały tu tego znaczenia, co dziś. I właśnie wtedy kasy organizatorów były pełne, gdyż bogatej publiczności nie brakło, a dobry ton i wyma-

gania życia high life'u nie pozwalały nie pokazać się na zawodach konnych, tak, jak nie można było nie być na Derby.

Obecnie, jak wszystko, tak i sport konny jest zdemokratyzowany. Uprawiają go w ogromnej większości nie ci, którzy mogą łożyć na to większe kwoty z własnych kapitałów. Przyszedł nowy jeździec, który, żeby być czynnym sportowcem, zmuszony jest liczyć na to, że sport zwróci mu przynajmniej te wydatki, które są konieczne do prowadzenia stajni, przejazdów, zapisów, transportów i t. p.

Również i widzów typu przedwojennego jest coraz mniej. Spotykamy ich na większych torach, w dnie puharów narodów, Grand Prix, lub gdy zapowiedziany jest przyjazd na tor dostoików państwowych, znakomitych gości zagranicznych...



Gen. bryg. Sergjusz Zahorski.
Foto: N. Pełczyński, Warszawa.

Z nowym jeźdźcem, przyszedł nowy widz... Widz wychowany na boiskach piłki nożnej, cyklodromach, ringach bokserskich...

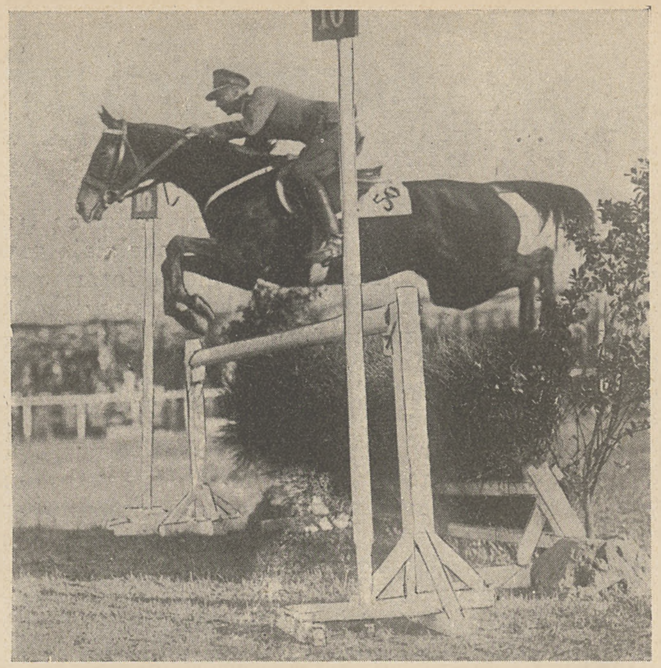
Dla tego widza, — dobrze rozumiejącego co to jest piłka wbita do bramki, lub rozciągnięty na deskach ringu, zamroczony uderzeniem pięści, bokser, — są obce finezje jazdy, a wyczekiwanie, który z kilkudziesięciu jeźdźców okaże się pierwszym, — nudne i nieciekawe.

Trudno jest liczyć, żeby kosztem tych widzów, po stronie których dziś jest przewaga, mógł się utrzymać sport jeździecki.

Zarządy towarzystw, organizujących zawody, doskonale zaczynają to rozumieć. Dla ściągnięcia widzów dążą teraz do ożywienia imprez zapomocą dodatkowych atrakcji w postaci popisów wojskowych, jazdy figurowej, a nawet pokazów mody i t. p.

Podobne zjawisko obserwujemy i zagranicą. Dodatkowe atrakcje są tam na porządku dziennym. W Niemczech np. bez „nadprogramu" wogóle nie urządza się zawodów konnych.

Zapas „nadprogramów", mających ściągać publiczność, musi się wcześniej czy później wyczerpać. Początkowo operowano „konnymi nadprogramami", a teraz spotykamy i takie, które nic wspólnego z koniem nie mają. Publiczność stale będzie zwiększać swoje wymagania, organizatorzy zaś wysilać się na pomysły.



Nicea, 1926. Rtm. Zdzisław Dziadulski (Hannibal), I-sza nagr. w konk. „Prix de grands hôtels de Nice".
Foto: Mondial-Photo, Nice.

A gdy te ostatnie już zaczną zawodzić, — trzeba będzie podnosić widowiskową wartość atrakcji zapomocą coraz większych nakładów pieniężnych, które będą zniekształcać budżety stowarzyszeń na niekorzyść wydatków, łożonych na utrzymanie jeździectwa.

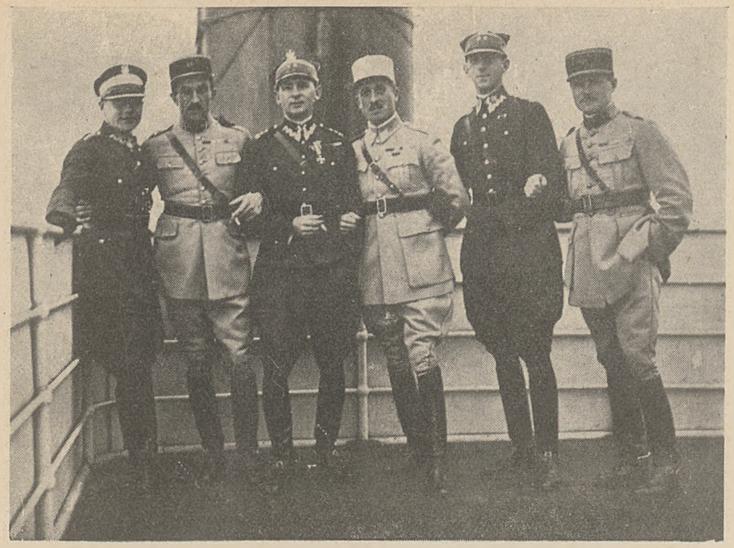
Jeżeli nasze przewidywania są nawet zbyt pesymistyczne, trudno nie zgodzić się z tem, że jak obecny stan rzeczy, tak i widoki na przyszłość nie są różowe.

Albo trzeba rekonstruować metodę przeprowadzania zawodów konnych, żeby, zachowując ich znaczenie sportowe, jednocześnie nadać im wartość widowiskową, dogadzającą współczesnemu widzowi, albo wprowadzić element, dostatecznie ostrego dla ściągania publiczności, hazardu.

Czy jest możliwą rekonstrukcja zawodów — trudno powiedzieć. Myśl tą podajemy tylko, jako teorję bez żadnych konkretnych form.



Olaf, zdobywca wszystkich I-szych nagród w konkursach międzynarodowych w Rydze w r. 1929, pod rtm. Wilhelmem Lewickim.



W DRODZE DO AMERYKI, W R. 1927.
Od lewej: rtm. Antoniewicz, por. Clavé, ppłk. Rómmel, por. Carbon, por. Starnawski.



POWRÓT Z NEW JORKU, 1928 R.
Rtm. v. Nagel, por. Zgorzelski, rtm. v. Barnekow, ppłk. Rómmel, kpt. okrętu Ballin, por. Schmalz, rtm. Antoniewicz.

Hazard?

Może totalizator, jak to z dodatnim wynikiem praktykuje się w Italji? Tam nie brak na trybunach widzów, są środki do przeprowadzania dorocznie ogromnej ilości meetingów i wypłacania takich sum na nagrody, że o kurczeniu się jeździectwa niema mowy.

Nie proponujemy wprowadzenia totalizatora u nas, gdyż na to nie pozwala ani ustawa sejmowa, dopuszczająca wzajemne zakłady tylko na wyścigach konnych, ani doświadczenie, wykazujące należytą rentowność totalizatora tylko na jedynym torze stołecznym.

Dziś musimy iść i idziemy po drodze zdobywania środków od instytucji państwowych. Droga to ciężka i dotychczas niepewna. Pomimo, że coraz więcej spotyka się zrozumienia i przychylnego traktowania idei sportowo-jeździeckiej, jako ściśle związanej z zagadnieniami hodowlano-gospodarczemi, tem nie mniej środki, asygnowane na jej szerzenie są zawsze dorywcze i niedostateczne.

Gdyby możliwem było otrzymywanie co roku stałych i wystarczających funduszów, — wówczas obawa o byt i przyszłość jeździectwa nie miałaby miejsca.

W odróżnieniu od innych sportów, jeździectwo ma tę właściwość, że musi mieć większą pewność w ciągłości swej egzystencji. Nierozdzielne z hodowlą, potrzebuje długich lat dla wytworzenia odpowiedniego materjału końskiego i jego przystosowania do pracy. Również powoli wyrabiają się kadry jeździeckie.

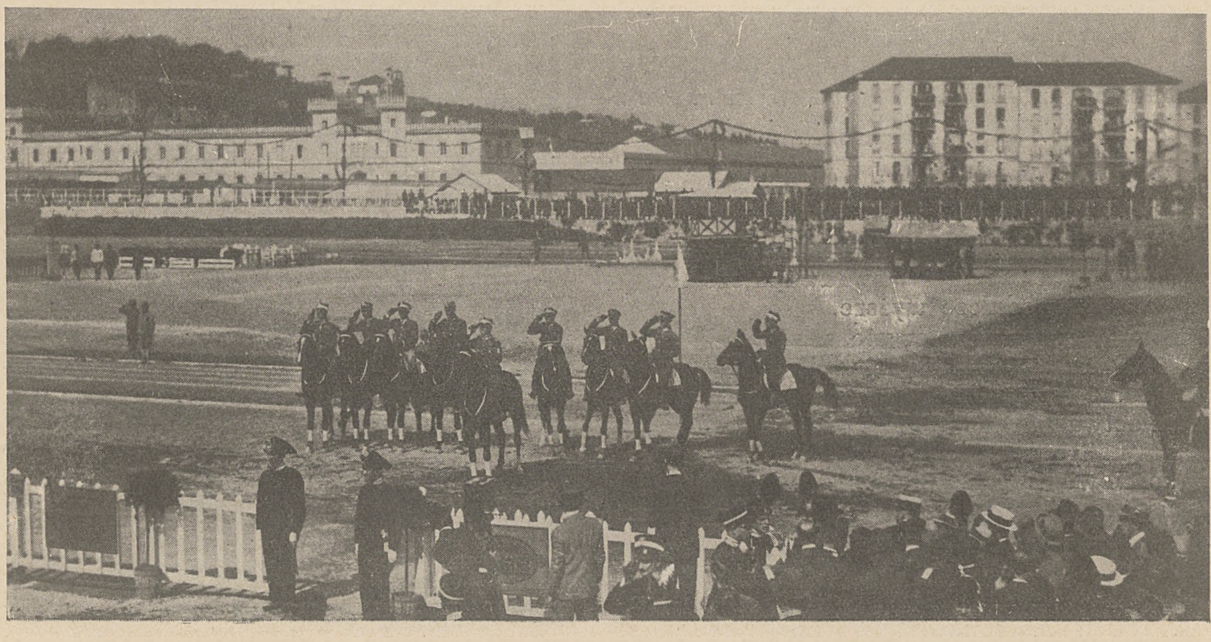
Wszystko to, wymaga znacznych prywatnych wkładów pieniężnych i nie może opierać się na niepewności ani być pozbawione widoków oprocentowania.

Jedynie byt, zapewniony na wieloletni dystans, może być podwaliną rozwoju jeździectwa.

W danej chwili jeździectwo go nie posiada. Trzyma się ono zapałem, dobremi chęciami, żyje choć młodą, lecz piękną tradycją.

W naszych zmaterjalizowanych czasach tego nie wystarcza i w zrozumieniu tej sytuacji tkwi tragedja jeździectwa.

Rtm. Leon Kon,
Sekretarz-członek P.Z.J.



Rzadkie zdjęcie, przedstawiające drużynę polską na międzynarodowych zawodach w Neapolu, 1926.
Foto: Giulio Pariso, Napoli.

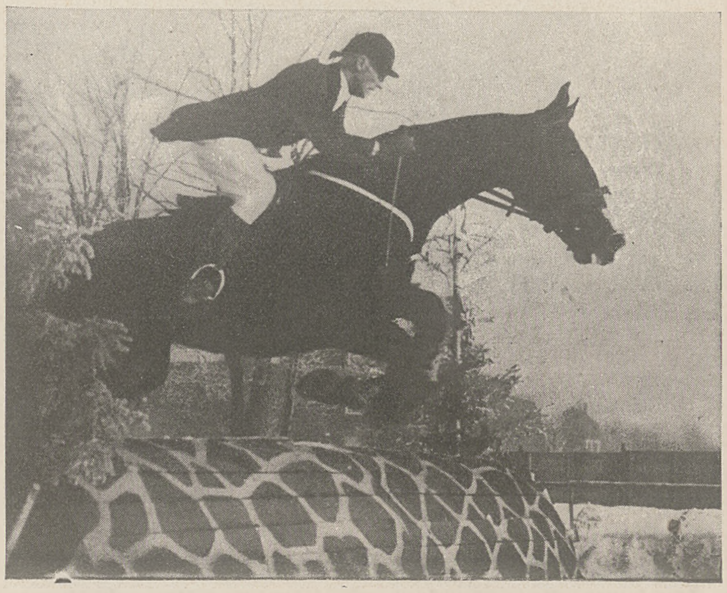
Karol Wickenhagen
członek Zarządu P.Z.J.

JAK SOBIE WYOBRAŻAM ROZWÓJ JEŹDZIECTWA W ROKU 1934?

Jeździectwo zdemokratyzowane, obejmujące szerokie warstwy, stanowiące poważną armję konną, stale gotową do użytku, oraz pojemny rynek zbytu na konie, musi z natury rzeczy być dużą machiną. Machina taka znajdować się winna w ciągłym ruchu. Ruch, to jej życie, a zastój — śmierć.

Każdy ruch musi mieć jakiś cel — celem jeźdźca pojedyńczego czy też klubu — są zawody. Nikt bez konkretnego celu nie będzie trzymał konia i pracował nad nim, tembardziej, że, niestety, sport konny jest droższy od piłki nożnej czy tenisu. Celem jeździectwa mogą być również polowania — par force — tych, niestety, na większą skalę nie mamy i mieć nie będziemy.

Ponieważ jeździectwa, jako całości nie posiadamy, a mamy je stworzyć, zastanówmy się więc, jak tę machinę zbudować i w ruch puścić.



P. Karol Wickenhagen (por. rez. 1 p. szw.) na Dream.



P. Kazimierz Grocholski (rtm. rez. 6 p. ul.) na klaczy „Wadera". I-sza nagr. w Konk. Podola — Zaleszczyki.
Foto: M. Bauer, Zaleszczyki.

Spróbuję tu zanalizować jeździectwo jako takie, z jakich elementów się składa, a raczej z jakich powinno się składać. Zarysowują się wyraźnie trzy działy: 1) jeździectwo szkolne, 2) jeździectwo zawodnicze średnie, 3) jeździectwo zawodnicze wyższe.

Dział 1-szy — Jeździectwo czysto szkolne. Dział ten obejmować winien ośrodki nauki konnej jazdy po miastach dla młodzieży szkolnej i akademickiej, jako wstęp do jeździectwa zawodniczego. Jest to odcinek do zrealizowania najtrudniejszy, gdyż żeby go postawić dobrze tak jakościowo, jak ilościowo, trzeba albo bardzo dużo pieniędzy, albo też musiałyby się tem zająć pułki kawalerji, dając instruktorów, a głównie konie. O ile się orjentuję, zbyt dużo jest w pułkach pracy i zbyt mało koni, aby na nie liczyć.

Dział II-gi, jest to jeździectwo zawodnicze średnie; liczebnie największe, gdyż obejmujące jeździectwo wszelkiego pochodzenia, a więc średnią klasę jeźdźców wojskowych służby czynnej, byłych absolwentów szkół wojskowych kawaleryjskich, część uczniów działu pierwszego, którzy, dorobiwszy się własnego konia, jeździć będą; samouków, którzy od małego konno jeździli — wreszcie młodzież włościańską, której nawet najszerzej rozbudowany dział pierwszy — objąć nigdy nie będzie w stanie.

Dział III-ci rekrutuje się z wyeliminowanych najlepszych jeźdźców działu II-giego. Jest to jeździectwo wysokiej klasy. Powinno ono stanowić kwiat ludzi i koni, wyeliminowany przez szeroką rzeszę jeździectwa i stale nowymi ludźmi i końmi zasilany. Dział ten stał u nas przed kilku laty wspaniale.



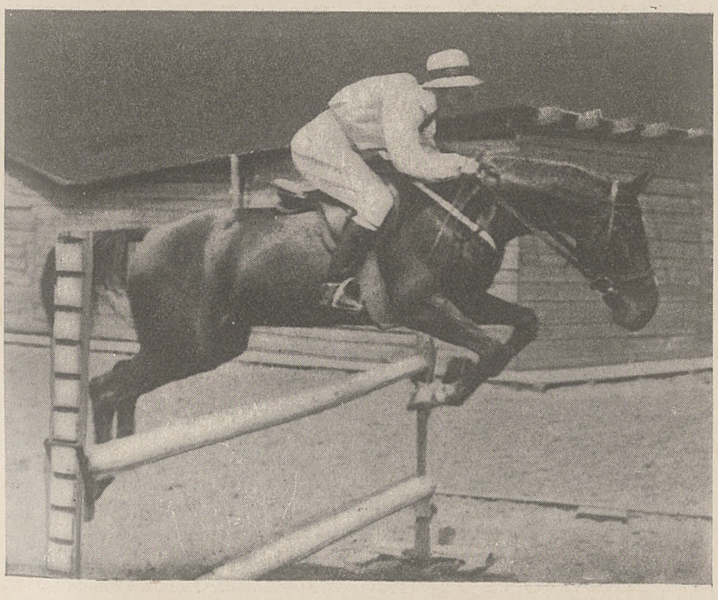
P. Kazimierz Świderski na kl. Bulla (Chodkiewicz — Berta II), hod. S. hr. Łąckiego, Posadowo.

Można powiedzieć, że z całego jeździectwa istniał u nas ten tylko dział, gdyż dział pierwszy nie istniał wcale i nie istnieje. Dział drugi zaś — równie tak dobrze, jakby nie istniał, gdyż posiada jeźdźców cywilnych 26; jeźdźcy zaś wojskowi z działu drugiego aczkolwiek z racji swego zawodu jeździć muszą, lecz z powodu braku konkursów jeżdżą bardzo mało, a co zatem idzie, nie eliminują się i nie zasilają, tak jak powinni działu trzeciego jeździectwa.



P. L. Byszewski, po zwycięstwie w biegu myśliwskim w Kielcach, r. 1930, na kl. wł. chowu Velvetka - X (Dobosz II — Velveta).

Mimo to jednak ten najwyższy dział jeździectwa stał u nas przed kilku laty wspaniale. Jak się to stało? Fachowcy twierdzą, że zebrało się wówczas przypadkowo kilka ludzkich i kilkanaście końskich talentów i święciliśmy tryumfy. Lecz z chwilą, gdy fenomenalny materjał koński z czasem się wykruszył zupełnie, ludzki zaś częściowo, zaczęliśmy ponosić klęski jedna za drugą. Nowy bowiem materjał tak ludzki jak koński, który powinien być wyeliminowany licznemi zawodami nie dopływał. Tak więc jedyny, dobrze postawiony dział jeździectwa, upadł z braku szerokich podstaw, z którychby czerpał żywotne soki.



SUWAŁKI. — P. Karola Romiszowska na wał. Szanghaj, hod. p. Chrząszczewskiego.

Pozatem stwierdzić należy, że i ten najwyższy dział jeździectwa stanowczo zamało ma zawodów, zamało poprostu praktyki. Ilość meetingów przeskakanych przez naszych oficerów w ciągu roku, jest śmiesznie mała w porównaniu z Włochami, Francuzami czy Niemcami. Należałoby koniecznie zwiększyć ilość meetingów, oraz powiększyć nagrody, — za rozwiązanie bowiem krzyżówek dają większe.

Polski Związek Jeździecki po wielkich wysiłkach, dzięki zrozumieniu ważności sprawy przez M. S. Wojsk., jak również, dzięki takiemuż zrozumieniu ze strony hodowców konia remontowego, uzyskał, jak na naszą biedę, poważną sumę na zawody konne. W stosunku jednak do potrzeb jeździectwa bardzo małą. I teraz należy sobie postawić pytanie, jak tę sumę użyć? Mając dostateczną ilość pieniędzy, oczywiście najlepiej byłoby postawić odrazu całokształt jeździectwa na nogi, t. zn. wszystkie jego trzy działy. Nie zapominając, rzecz prosta, o stworzeniu programu crossowego, składającego się najmniej ze stu crossów w kraju, a zakończonego dużym, dobrze uposażonym crossem narodowym.

Niestety, pieniędzy tyle nie mamy. Taki wielki program jeździecki musi być naszym celem, do którego dążyć będziemy wszystkiemi siłami. Narazie jednak jest dla nas jeszcze nieosiągalny.



Sokół konny we Lwowie. Bieg myśliwski na Ś-go Huberta.

Pieniądze przez nas posiadane muszą być użyte najcelowiej, tak, aby dać społeczeństwu najsilniejszego bodźca i, aby poprostu porwać śpiących ludzi do tego pięknego sportu.

Po szczegółowych rozważaniach tej sprawy z fachowcami, wyrobiłem sobie zdanie, że należy w pierwszym rzędzie postawić dział II-gi jeździectwa, czyli jeździectwo zawodnicze średnie. Postawić go przez danie r. u chociaż 15 meetingów prowincjonalnych w ciągu roku. W dziale tym możemy w krótkim przeciągu czasu zgrupować bardzo wielu jeźdźców. Jeślibyśmy na początek wzięli pod uwagę tylko oficerów rezerwy kawalerji, którzy, będąc ziemianami, posiadają konie, oraz choćby bardzo mały procent młodzieży włościańskiej, nie tykając zupełnie miast, to i tak zwiększymy ilość jeżdżących pięćdziesięciokrotnie.

Byłby to już efekt ogromny.

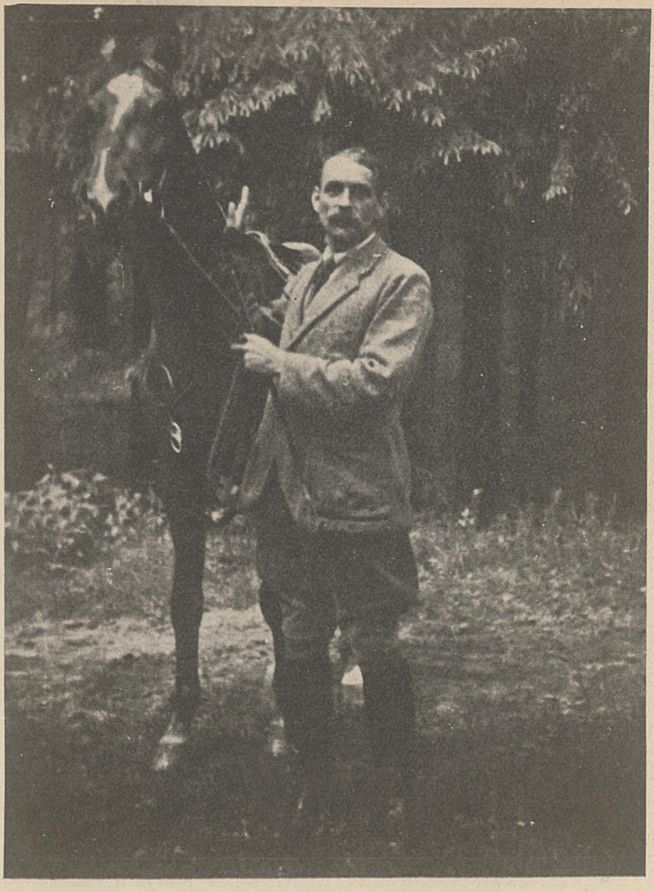
Co do utartego poglądu, że nasza młodzież przestała lubić konie i konną jazdę, jestem odmiennego niż ogół zdania. Rzeczywiście prawie nikt nie jeździ — ale dlaczego?

Otóż sądzę, że najmniej winy ponosi sama młodzież. Dzisiejszy duch czasu wymaga we wszystkiem, a więc i w sporcie — a nawet specjalnie w sporcie, jasnego celu. I każdy sport ten jasny cel posiada. Jest nim match, wyczyn. Szalony entuzjazm budzi drużyna rozgrywająca match piłki nożnej. Ciekaw jednak jestem, ktoby się tym sportem nietylko entuzjazmował, ale choćby interesował, gdyby nie było co chwila gdzies jakiegoś matchu; a piłkarstwo ograniczałoby się do biegania w pojedynkę, a choćby we dwóch lub trzech gdzieś na ustroniu za piłką i kopanie tejże? Nie byłoby celu i sport ten upadłby zupełnie. Jedynie sport konny nie posiada u nas celu — jakim są zawody i zdobyte na tych zawodach laury. Nie można bowiem brać pod uwagę trzech czy czterech, odbywających się w kraju meetingów. Meetingi te są zresztą dla początkującego jeźdźca niedostępne.

Nic więc dziwnego, że młodzież dała sobie spokój z jazdą konną i oddaje się innym sportom. W mojej okolicy, w promieniu 15 klm. jest 8 młodych ludzi, kawalerzystów, używających co dzień konia do swych zajęć zawodowych na roli. Hodują konie. Sportowo nie jeździ żaden. Poprostu niema gdzie ani zacząć — nie będzie przecież debiutował na międzynarodowych zawodach w Warszawie, żeby z siebie pośmiewisko robić, — ani zacząwszy nawet niema gdzie jeździć. Żaden z nich, rzecz prosta, nie należy do miejscowego koła sportowego, którego członkami znów dla tradycji, jest kilku starszych panów, dawno już nie jeżdżących.

Oczywiście o jakiejkolwiek działalności koła sportowego mowy być nie może. Podobnie dzieje się i w innych klubach. Tych więc ludzi, którzy jeździć mogą i chcą, lecz nie mają gdzie, należy pozwać. Dajmy im możność jeżdżenia, konkurencji, a zbudujemy odrazu armję jeździecką. Zorganizuje się ona w kluby, kluby żyjące, pracujące. P. Z. J. będzie miał wówczas naprawdę członków, którymi będzie mógł kierować ku ogólnemu pożytkowi. Należy wprowadzić życie i element ruchu do środkowego segmentu naszej wymarzonej machiny jeździeckiej, do działu drugiego. Stworzymy wówczas rodzaj pompy ssąco-tłoczącej, która będzie wciągać w siebie coraz nowych amatorów sportu konnego, szkolić, wyrabiać, a przez zawodnictwo eliminować najlepszych ku górze, ku działowi III-emu — wyżynom jeździectwa. Żeby jednak wysiłek był racjonalny i jaknajszybciej do celu, jakim jest rozwój jeździectwa ilościowy i jakościowy — doprowadził, musi P.Z.J. dbać nietylko o danie możności zawodnictwa, ale jednocześnie tych zawodników szkolić. Wykonać swe zadanie P.Z.J. może jedynie przez odpowiednie ułożenie programu zawodów, nadanie im charakteru szkolno-zawodniczego.

Nie może P.Z.J. wypuszczać z rąk bezpośredniego kierownictwa temi zawodami. Musi kierować niemi osobiście przez odpowiednią komisję, obecną na każdym meetingu i urządzającą ten meeting fachowo, aż do ustawiania parcoursów włącznie. P.Z.J. nic z tych czynności nie może powierzyć jakiemukolwiek klubowi. Komisja P.Z.J. w ten sposób baczyć będzie, by jeździectwo rozwijało się w pożądanych kierunkach, a mając bezpośrednie w ręku kierownictwo całości stanie się wielkim wychowawcą jeździectwa polskiego. Nie należy również zapominać o dziale I-ym (jeździectwo szkolne), i gdzie można, po miastach, urządzać nauki jazdy konnej.



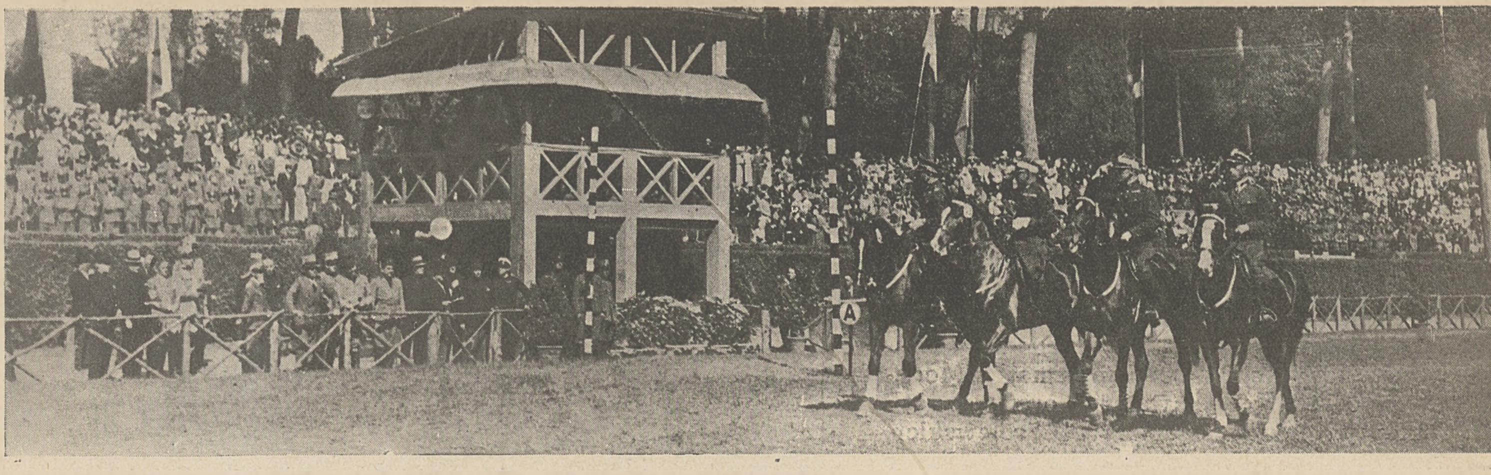
P. Leopold Jan bar. Kronenberg, znany hodowca i jeździec z 4 let. wał. ATOS (Obertas-xx — Kasia Leśna), ch. wł.

Lecz wydaje mi się, najsłuszniejszym, w tym wypadku, projekt pana K. Świderskiego (Śląski K.J.K.), aby fundusze na ten cel składały samorządy miejskie i wiejskie. Jest ich 600, jak wyliczył pan K. Świderski, więc choćby po 100 złotych się składały, dałoby to już możność rozpoczęcia tej części działu. Nie wątpię również, że P.Z.J. nie ustając w swej pracy z nowych źródeł, a takie źródła istnieją, zdobędzie dalsze fundusze.

Wówczas należałoby użyć tych funduszów na pomoc dla działu III-ego oraz dla stworzenia wielkiego programu crossowego, tej tak ważnej, a może najmniej u nas rozwiniętej gałęzi sportu.



SUWAŁKI. — Por. J. Woyda na wał. WIWAT (Quitzow — Concordia) hod. J. Brandt.



Ekipa polska w Rzymie, 1933.

Mjr. Adam Królikiewicz

Dlaczego w sporcie konnym musimy ustępować innym?

Zanim konkretnie odpowiem na to pytanie, postaram się przedtem zapoznać Czytelników z obecnym stanem sportu konnego w tych państwach, których istnienie nie uległo przerwie, które mają od wielu lat znane szkoły jeździeckie, oraz ustalony kierunek polityki sportowej.

Celem niniejszego artykułu jest przez oświetlenie „stanu posiadania" w jeździectwie państw obcych i Polski, dać szkic obrazu, który pozwoli się nam zorjentować należycie, w jakich warunkach dotąd pracowała i pracuje nadal nasza brać jeździecka, w stosunku do innych narodów.

Postaram się wykazać, w jakiem miejscu znajdujemy się, a gdzieśmy winni się znaleźć, wreszcie co mamy w tej dziedzinie do zrobienia. Aby wyjaśnić poszczególne zagadnienia, najprościej będzie postawić szereg pytań i dać na nie odpowiedzi możliwie wyczerpujące.

1) Jakie narody mają nad nami przewagę, jaką i dlaczego?
2) W jakich warunkach pracują jeźdźcy zagraniczni i polscy?
3) Do czego powinniśmy dążyć w najbliższej przyszłości?

W okresie obecnym uznać trzeba za mocarstwa w sporcie konnym trzy państwa: Włochy, Francję i Niemcy.

Włochy — kraj tradycji naturalnego systemu jazdy.

Włochy, będąc kolebką naturalnego systemu, w ciągu prawie 30 lat dzierżą pierwszeństwo w dziedzinie jazdy terenowej i skoków. Trzeba podkreślić, że na tę gałąź ekwitacji zwrócono we Włoszech największą uwagę, poświęcając jej niezmiernie dużo energji i środków materjalnych. Stworzono wprost idealne warunki pracy. Szkoły zaopatrywano nietylko w ujeżdżalnie, we wszelaki niezbędny sprzęt, lecz również — co ma wielkie znaczenie — we własne rozległe tereny, urządzone znakomicie i planowo. Sama natura przytem nie poskąpiła swych skarbów, darząc Italję wyjątkowo łagodnym klimatem.

Rozumie się, że praca w tych warunkach jest znacznie ułatwiona. Można powiedzieć, że praca kawalerzystów włoskich niemal nie ulega przerwom jesienno-zimowo-wiosennym.

Szkoła w Pinerolo istnieje 110 lat, szkoła w Tor di Quinto lat 42. Od roku 1906 obie szkoły bez przerwy pracują według systemu naturalnego i od tej daty włoscy jeźdźcy odnoszą liczne, wspaniałe sukcesy międzynarodowe na wszystkich najpoważniejszych, hipodromach Europy, szczególnie w zawodach skoków przez przeszkody, co, jak wiemy, jest ulubioną specjalnością Włochów. W ostatnich latach powojennych sport konny rozwinął się w Italji niezwykle silnie.

Jest doprawdy godne podziwu, że kraj o typie gospodarstwa małorolnego, w którym drobni gospodarze obrabiają ziemię krowami, lub wołami, podczas gdy właściciele większych majątków używają niemal wyłącznie maszyn, kraj, posiadający zaledwie 12 pułków kawalerji, kultywuje z takim zapałem, namiętnością i znawstwem sztukę jazdy konnej, poświęcając koniowi i ekwitacji ogromną ilość czasu, energji i pieniędzy.

Warto nadmienić, że koń we Włoszech nie jest tani. Cena przeciętnego konia remontowego trzyletniego, hodowli krajowej, wynosi od 3 — 4 tysięcy lirów. Konie młode, zakupowane zagranicą dla celów sportowej reprezentacji, są płacone różnie, czasami bardzo wysoko, zależnie od pochodzenia i karjery. W konie używane dla celów sportowych, względnie w materjał koński, Włosi zaopatrywali się dotychczas najwięcej we Francji i Irlandji. Ostatnio po wielkich sukcesach Niemców, w roku 1932, sprowadzono dla szkoły w Pinerolo około 40 koni wschodnio-pruskich i hanowerskich półkrwi, w wieku od lat 4 do 6, płacąc przeciętnie z dostawą na miejsce 4 — 5 tysięcy lirów.

Czy Włosi słusznie postąpili, kupując zamiast koni francuskich, bezwarunkowo lepszych i tańszych, lecz zato trudniejszych w ujeżdżaniu i prowadzeniu, konie niemieckie — jest to zagadnienie, które trudno na tem miejscu rozstrzygnąć.

Warto się zastanowić również, czy Polska nie mogłaby eksportować do Włoch swe znacznie tańsze od

niemieckich i nie gorsze konie. Przynajmniej te, które kupiono od Niemców w r. 1932 — widziałem je osobiście — najwyżej dorównują polskim. Myślę, że na to, byśmy mogli konie sportowe wywozić do Włoch, trzeba wprzód na polskich koniach wygrać trzykrotnie puhar Mussoliniego.[1])

W Centrum Wyszkolenia Kawalerji w Pinerolo są różne kursa, podobnie, jak w naszym Grudziądzu, z tą jednakże różnicą, że jeździ się tam nieprawdopodobnie dużo. Na kursie aplikacyjnym, przeznaczonym dla świeżo mianowanych (po ukończeniu szkoły unitarnej w Modena,[2]) podporuczników kawalerji, oraz dla poruczników artylerji i karabinierów królewskich, największą uwagę i nacisk kładzie się na jazdę konną, poświęcając temu przedmiotowi więcej, niż połowę dnia wyszkoleniowego (przeciętnie na 48 godzin zajęć w tygodniu w okresie zimowym, 21 godzin przeznaczono na ekwitację). W ciągu 9-miesięcznego kursu, ze wszystkich 1410 godzin wyszkolenia przewidziano praktycznie na ekwitację, 800 godzin, a prócz tego na hippologję i teorję jazdy 50 godzin. Uczeń na kursie w Pinerolo jeździ codzień najmniej na 4 koniach, w tem 2 konie pełnej krwi,[3]) a 3 razy w tygodniu na 5 koniach. Każdy oficer kawalerji musi posiadać obowiązkowo jednego konia własnego, 2 siodła kompletne sportowe i 1 służbowe. Po skończonym kursie, odchodząc do pułku, zabiera ze sobą jeszcze drugiego konia służbowego.



Rtm. Adam Królikiewicz na „DREAM". Rzym, 1930.

Widzimy zatem, że młody podporucznik, zanim się zamelduje do służby w pułku, ma na swojem koncie przynajmniej następujące doświadczenie: znajomość 7 koni, na których przejeździł:

w Modena 1000 godzin
w Pinerolo 800 godzin [4])

Ponadto ma 1 konia własnego pełnej lub półkrwi i bogaty rząd koński.

Po rocznym pobycie w pułku, każdego oficera kawalerji obowiązkowo czeka jeszcze jeden conajmniej kurs i to najprzyjemniejszy, a mianowicie kurs jazdy terenowej, polowań, biegów myśliwskich, trwający dawniej 3, a obecnie 6 miesięcy w szkole Tor di Quinto pod Rzymem. Nic więc dziwnego, że w takich warunkach, przeciętna jeźdźca włoskiego musi być wysoka. W związku z ogromną liczbą godzin przejeżdżonych wzrasta również w tym samym stosunku przygotowanie, oraz rutyna jeźdźca i konia, szczególnie w pokonywaniu trudnego terenu i w skokach.

Planowa praca związków i organizacyj.

Oto, co dają wojskowe włoskie szkoły jazdy.

Zobaczymy teraz, co w zakresie rozwoju sportu konnego i podniesienia jeździectwa oraz hodowli i bytu konia wierzchowego dają we Włoszech organizacje sportowe i związki jeździeckie.

Na terenie całego państwa Italji, w roku 1933 odbyło się pięćdziesiąt meetingów konnych; w tej liczbie 7 międzynarodowych, przeważnie konkursów skoków, trwających od 3 do 10 dni.

Zawody krajowe wyposażone są w wysokie nagrody pieniężne; ściągają one zawsze wielką ilość koni i jeźdźców, nie obawiających się powrotu z zawodów za pożyczone pieniądze, jak to, niestety, u nas zdarza się często uczestnikom konkursów zarówno cywilnym, jak i wojskowym, których zapał do sportu pcha do zbyt ryzykownych, w naszych warunkach, wypraw, kończących się długami i ucieczką od własnego konia i sportu.

Programy zawodów włoskich są opracowane planowo, tak, że każdy lepszy początkujący jeździec znajdzie niejedną okazję, by siły swoje i konia z powodzeniem wypróbować, nie obawiając się zbyt trudnego współzawodnictwa. Koń i jeździec wyrabiają się stopniowo, lecz pewnie. Jeździec wie, iż, kupiwszy konia nawet za drogie pieniądze, wydatek ten z czasem napewno sobie pokryje.

Konie, urodzone we Włoszech, otrzymują w konkursach (również i międzynarodowych), wysokie dodatkowe premje, zależnie od kolejności zajętego miejsca.

Zróbmy teraz zestawienie warunków, w jakich znajduje się jeździec włoski:

1) Łagodny klimat z małą ilością opadów,
2) Szkoła podchorążych w Modena (jazda) 2 lata, 1.000 godz.,
3) Szkoła aplikacyjna w Pinerolo (jazda) 9 mies., 800 godz.,
4) Szkoła jazdy terenowej i polowań w Tor di Quinto, 6 mies. samej jazdy, na 4 koniach, dziennie 6 godz., co w ciągu całego kursu wynosi najmniej . . . 900 godzin

razem jazdy szkolnej . . 2.700 godzin

---

[1]) Dla orjentacji podaję obecne ceny furażu, które nam wskażą wysokość kosztów wyżywienia konia we Włoszech:

owies lichego gatunku	50 lirów za 100 kg.
siano	30 lirów za 180 kg.
słoma	10 — 12 lirów za 100 kg.

[2]) W szkole podchorążych w Modena w ciągu 2 letniego kursu, uczeń przyszły oficer kawalerji jeździ:

w pierwszym roku codzień 1 godzinę
w drugim roku codzień (przeciętnie) 3 godziny,

co po odliczeniu dni świątecznych i przerw w ciągu 2 lat daje około 1000 godzin jazdy konnej.

[3]) Konia własnego pełnej krwi odstępuje mu rząd po cenie kosztu 3500—4500 lir. spłacanych ratami.

[4]) W zestawieniu tem nie są wliczone godziny ćwiczeń taktycznych i musztry konnej.

5) Ilość przejeżdżonych koni:
   Modena najmniej 2
   Pinerolo (1 swój) + 4 szkolne 5
   Tor di Quinto (2 swoje) + 2 szkolne 4
   razem na kursach koni 11
6) Obowiązkowy własny koń (dla ofic. kawal.).
7) Duża ilość meetingów sportowych i konkursów.
8) Znaczna wysokość nagród.

Tak w skrócie wyglądają podstawy rozwoju sportu konnego we Włoszech, gdzie powstała nowa szkoła, która krajowi o małej hodowli konia, w ciągu ostatnich 30 lat dała bezapelacyjne pierwszeństwo w jeździe polowej i skokach, przed takiemi potęgami hodowlanemi i sportowemi, jak Anglja, Francja i Niemcy.

Francuzi i Niemcy — najgroźniejsi przeciwnicy Włochów.

W rezultacie Francuzi i Niemcy po wielu przegranych, na własnej skórze przekonali się, że jedynie kierunek naturalny daje Włochom, nie mogącym przecież konkurować z ich hodowlą, tak olbrzymią przewagę w sporcie konnym. Pomimo ambicji i dumy z posiadania swych szkół, Francuzi i Niemcy musieli w sporcie konnym przejść również na system naturalny.

Nic więc dziwnego, że zwycięstwa Włochów od szeregu lat sprowadzają do szkół w Pinerolo i Tor di Quinto przedstawicieli państw i armij niemal całego świata, pragnących na miejscu zapoznać się z systemem naturalnym Caprilli'ego.

Z narodów o rozwiniętej hodowli i jeździectwie jedynie Anglicy trwają uporczywie w odosobnieniu, jeżdżąc naogół do dnia dzisiejszego na polowaniach, na spacerze w „Hyde Parku" i na zawodach w londyńskiej „Olympji", swoim staroświeckim stylem.

Nie widuje się ich przeto prawie zupełnie na konkursach hippicznych Nicei, Rzymu, Brukseli, czy Paryża, gdzie, mimo posiadania wspaniałych koni, niewieleby mogli wskórać.

Irlandja natomiast, śmiało, zdecydowanie i szybko odskoczyła od angielskich wzorów, przyjmując kierunek naturalny.

Niemcy, którzy w ciągu dłuższego czasu w sporcie konnym nie odgrywali żadnej roli, nie biorąc oficjalnie udziału w poważniejszych zawodach międzynarodowych, w ostatnich trzech latach pobili zdecydowanie Włochów na ich własnym terenie, zdobywając trzykrotnie i łatwo puhar Mussoliniego — największą nagrodę w zespołowym konkursie zawodów rzymskich. Zwycięstwo Niemców należy przypisać przedewszystkiem ich systematycznie i świetnie wypracowanym, doskonałym koniom oraz włoskiemu systemowi jazdy, który zastosowali u siebie. Zjawili się oni, jako bardzo groźni przeciwnicy, odbierając Włochom na długi czas spokój i pewność siebie.

Francuzi, to przeciwnik od szeregu lat najbardziej niebezpieczny, zarówno dla Włochów, jak i dla Niemców. Posiadając niezrównany wprost, liczny i wspaniały materjał koński własnej, świetnej hodowli, oraz cały szereg znakomitych jeźdźców, Francuzi są dzisiaj w sporcie konnym nastawieni wysoko na kierunek naturalny. Można też się spodziewać, że w najbliższych latach będzie Włochom niezwykle ciężko z dawnem powodzeniem współzawodniczyć z tak groźnymi konkurentami.

Odnoszę wrażenie, że okres największych sukcesów włoskich jeźdźców minął, bowiem nadszedł czas znacznego wyrównania sił jeździeckich i systemu, a może, kto wie, czy nie przewagi na korzyść Francuzów i Niemców. Prócz tego nie trzeba zapominać, że Włosi nie będą mieli tak dobrej i licznej hodowli, jak ich groźni sportowi przeciwnicy, że jeśli nawet zakupią od nich kilka dobrych koni,[5]) to ilością nie dorównają ani Francuzom ani Niemcom nigdy.

Co mówią cyfry?

Nieraz, kiedy rozmawiam z Włochami, słyszę narzekania, że oni ze swojemi 50 meetingami hippicznemi w roku, są w gorszych warunkach od Francuzów i Niemców, którzy podobno meetingi liczą na setki. Dlatego pozbierałem trochę danych urzędowych, aby zobaczyć, jak ta sprawa przedstawia się w świetle cyfr.

Włochy.

W roku 1933 odbyło się na terenie Italji 50 meetingów hippicznych, w tem 7 międzynarodowych,[6]) w czasie których rozegrano nagród pieniężnych w sumie 1.037.851 lir.[7]) (487.860 zł.).

Z tej sumy od dnia 1.I.1933 do końca roku 1933, ponad 30.000 lir. wygrały 2 konie, a to: 12-letni siwy wał. „Nasello", kapitana Filipponi, znany nam z zawodów w Warszawie — 30.668 lir., oraz „Coclite", centuriona milicji narod. Kechlera — 31.033 lir. Ponad 20.000 lir. wygrał jeden koń „Sccacco" — 20.624 lir. Ponad 10.000 lir. wygrało 20 koni, w tem znana nam również z toru łazienkowskiego kl. „Crispa", podpułkownika Borsarellego — lirów 14.566.

---

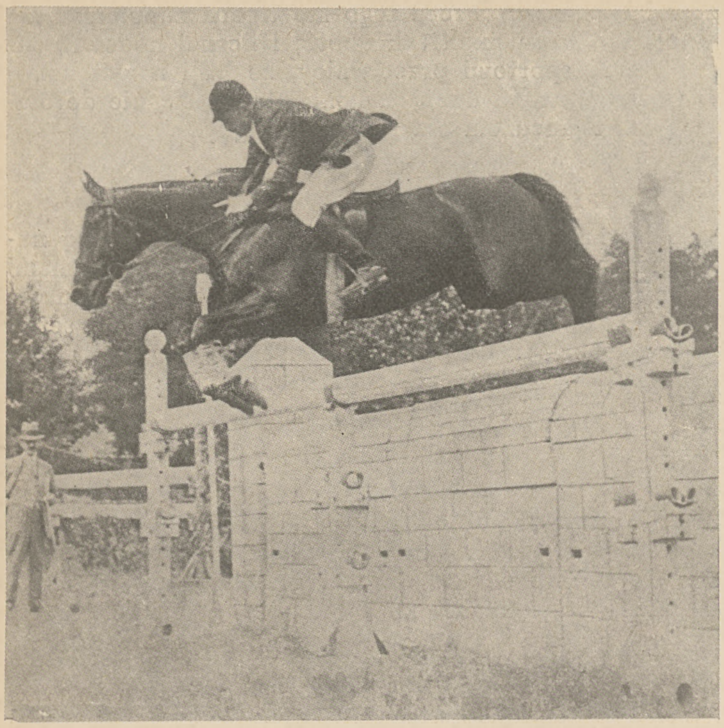
[5]) W połowie grudnia 1933 roku, Włosi kupili od Francuzów 3 konie, gotowe, rutynowane skoczki za cenę 150.000 frs.
1) „Croissanville" półkrwi anglo-normand lat 9, w roku 1932 wygrał we Francji na konk. hipp. 32.000 frs. W tym roku jest pierwszym na liście koni, które najwięcej wygrały.
2) „Tartarin", półkrwi anglo-arab. lat 14, w roku 1932 wygrał 23.917 frs. W tym roku jest czwarty co do sum wygranych.
3) „Framboise" kl. półkrwi anglo-normandz. lat 7, brała udział z dużem powodzeniem w zawodach międzynarodowych, ostatnio w Genewie.

[6]) 1.IV—9.IV San Remo, 20.IV—27.IV Napoli, 29.IV—7.V Roma, 8.VI—15.VI Torino, 17.VI—25.VI Milano, 23.IX—1.X Stresa.

[7]) Według specjalnej statystyki ogłoszonej w listopadowym numerze „Cavallo Italiano".



Ppłk. Borsarelli na fenomenalnej klaczy „CRISPA".



JUDEX (Velox — Innon), champion skoczków francuskich, 1933, wł. p. M. Lederlin.
Foto: Le Sport Universel Illustré.

Francja.

Podaję dla orjentacji ogólne cyfry, tyczące się konkursów hippicznych, tylko dla jeźdźców cywilnych:

W roku 1933 odbyło się na terenie Francji około 50 sezonów, w których rozegrano nagród na sumę — 805.000 frs.,[8]) z czego ponad 20.000 frs. wygrało koni 6, a ponad 10.000 frs. wygrało koni 33.

Rekordową sumę franków 94.000, wygrały w tym roku znowu konie hr. d'Auber de Peyrelongue (przeszłego roku 102.000 frs.), którego 9-letni półkrwi anglo-norm. wał. „Croissanville" poszczycić się może sumą 41.416 frs., wygranych w roku 1933, co daje mu drugie miejsce na liście najmocniejszych koni konkursowych (przeszłego roku wygrał 32.000 frs.). Szampionem bowiem jest „Judex", 12-letni anglo-arab półkrwi, z wygraną sumą 52.672 frs., własność p. Lederlin, dosiadany zawsze przez znanego nam z toru Łazienkowskiego kapitana Clavé. Trzecim na liście najlepszych koni jest „Mlle de la Pichoiserie", 10-letnia klacz półkrwi angl.-arab. z sumą 26.365 frs., również własność hr. d'Auber de Peyrelongue. Czwartym jest 14-letni „Tartarin" półkrwi anglo-ar., mając za sobą sumę 23.917 franków. „Croissanville" i „Tartarin" zostały na jesieni 1933 r. wraz z kl. „Framboise", zakupione przez rząd włoski dla grupy reprezentacyjnej, o ile mi wiadomo, za cenę po 50.000 frs. za każdego.

Szampion tegoroczny „Judex" w końcu grudnia 1933 r. został nabyty również przez rząd włoski za cenę bardzo wysoką. Tak więc cztery czołowe konie francuskie zasiliły bardzo poważnie wyszczerbione szeregi włoskich skoczków.

Comte de Castrier i kapitan Clavé, mając wygranych 57.000 frs., stoją na drugiem miejscu, a nasz jeszcze jeden znajomy z warszawskiego toru, porucznik Guidin de Vallerin, z sumą 40.000 na trzeciem.[9])

[8]) Według oficjalnej statystyki ogłoszonej w tegorocznym styczniowym numerze „Le Sport Universel Illustré".

[9]) We Francji w konkursach dla jeźdźców cywilnych mogą brać udział również oficerowie służby czynnej, lecz obowiązkowo w stroju cywilnym.

Niemcy.

Według oficjalnego sprawozdania, ogłoszonego w tegorocznym styczniowym numerze „Sankt Georg", w roku 1933 rozegrano na terenie Rzeszy:

420	konkursów skoków przez przeszkody i sumę	269.975 mk.
237	konkursów ujeżdżania konia i sumę	83.954 „
93	prób wszechstronnych ujeżdż. konia	36.069 „
	na nagrody specjalne przeznaczono	20.000 „
	Razem	409.998 mk.

Ponadto na różne inne próby i pokazy konia myśliwskiego, wierzchowego, pociągowego i t. p., jako nagrody wydano 275.305 mk.
oraz na nagrody hodowlane oprócz tego 32.395 „

Razem 307.690 mk.

Warto tu nadmienić jeszcze kilka cyfr, a mianowicie: Reńskie Tow. turniejów konnych od roku 1923 do 1933, t. j. w ciągu 10 lat urządziło 77 turniejów i 130 różnych prób konia, wydając na nagrody

1 miljon marek!

Wymienione towarzystwo w roku 1933 zorganizowało zawody konne w następujących miejscowościach: Duisburg, Aprath, Koblenz, Düsseldorf, Krefeld, Aachen, Köln, Essen, oraz wiesbadeńskie zawody, które były połączone z konkursami koblenckiemi. W tych dziewięciu turniejach rozegrano 155 nagród honorowych, ponadto pieniężnych na sumę 96.173 mk.

Widzów było razem przeszło 200.000.

Na rok 1934 przeznaczono na zawody Wiesbaden—Koblenz 30.000 mk.

U nas.

A cóż my możemy ze swej strony przeciwstawić? Weźmy do ręki ołówek, pomnóżmy ogromną ilość meetingów hippicznych u Włochów, Francuzów, Niemców, przez ilość poszczególnych prób, zwróćmy uwagę na związane z tem możliwości wyrabiania się jeźdźca i konia, dodajmy do tego potęgę i znaczenie pieniądza niezbędnego, szczególnie w tym sporcie,[10]) (duże premje hodowlane za konie krajowe) i zróbmy porównanie.

Do obrachunku ilości naszych zawodów, ołówek zbyteczny, wystarczy pięć palców jednej ręki. Meetingów mamy aż... cztery![11]) Gniezno, Warszawa, Zaleszczyki, Zakopane, a są one, za wyjątkiem Warszawy, wyposażone naogół w tak mizerne nagrody, że czasem doprawdy nie wiadomo, co z niemi zrobić.

Jakże krótkie jest nasze wyliczenie! Porównajmy je z sytuacją Francuzów, Niemców i Włochów, których nasze społeczeństwo, ilekroć mamy się z nimi spotkać, chce widzieć pokonanych przez własnych kawalerzystów, a będziemy mieli bardzo wyraźną, prawdziwą odpowiedź na wszystkie „ciężkie" pytania, które każdy z polskich jeźdźców „czuje na sobie", jako gorzki, niezasłużony wyrzut i pretensje, szczególnie wówczas, gdy wraca z Nicei lub Rzymu, nie przywożąc połowy pierwszych nagród i Puharu Narodów.

[10]) Warunki Olimpjady, które jak wiemy są bardzo surowe, jeśli chodzi o zarzuty profesjonizmu i zarobkowania na sporcie, układali ludzie dobrze i jasno patrzący na konieczność istnienia nagród pieniężnych w kosztownym sporcie konnym, uznanym za jeden z najklasyczniejszych. Jeźdźca otrzymującego oprócz honorowych, nagrody pieniężne, mimo to uważa się za amatora i gentelmana, dopuszczając go do najszlachetniejszego współzawodnictwa olimpijskiego, gdzie przecież jak nam wiadomo niema dostępu osoba ciągnąca zysk ze sportu.

[11]) Warszawa, jako tor międzynarodowy, nie uwzględnia potrzeb najbiedniejszej początkującej braci końskiej.

Na zakończenie podaję kilka wniosków, bynajmniej nie nowych, które, przypuszczam, nawet w naszych obecnie ciężkich czasach, dadzą się w najbliższej przyszłości zrealizować, powodując rozwój sportu konnego i popyt na konie:

1) Stworzenie funduszu przeznaczonego na organizację zawodów i nagrody.
2) Konieczność posiadania przez oficerów kawalerji własnych koni (o tem napewno myślą władze wojskowe).
3) Zorganizowanie licznych zawodów stałych, meetingów sportu konnego przedewszystkiem w miejscowościach wypoczynkowych, klimatycznych i uzdrowiskach, zaopatrzonych w nagrody pieniężne odpowiednie do wartości konia, wysokości kosztów przejazdu, utrzymania i t. p.
4) W programach wszystkich zawodów znieść handicapy, ponieważ:
   a) w zawodach międzynarodowych „biją" przedewszystkiem jeźdźców polskich,
   b) są wogóle absurdem w konkursach hippicznych gdzie i tak zbyt wielką rolę odgrywa przypadek.

Należałoby natomiast wprowadzić inne ograniczenia, jak np. szereg łatwiejszych prób, przeznaczonych wyłącznie dla koni i jeźdźców początkujących. „Konkurs Otwarcia" t. j. pierwszy konkurs na danym torze w każdym meetingu, winien być najłatwiejszym pod każdym względem, przeszkody nie wyższe jak 120 cm. i nie szersze jak 3'50 m. Konkurs ten winien być dostępny dla wszystkich koni bez wyjątku i tak pomyślany, aby dać możność zapoznania się z nowym torem, nietylko koniom debiutującym na tym torze, lecz również umożliwić stopniowe wciągnięcie się w następne ciężkie próby koniom, które mają za sobą nawet znaczne wygrane.

Nie powinien powtórzyć się zeszłoroczny błąd w układaniu programu, zmuszający niektóre nasze najlepsze konie do rozpoczynania sezonu konkursem potęgi skoku, lub inną podobnie ciężką próbą, ponieważ w konkursie „Otwarcia" z powodu pewnej wygranej sumy, konie te nie miały prawa startu, a następnym już konkursem był właśnie „Konkurs Potęgi Skoku". To samo tyczy się konkursu skoku na wysokość, który nigdy nie powinien znaleźć się w środku programu, lecz jako jedna z ostatnich prób meetingu.

Wydaje mi się przeto koniecznem, albo całkowicie znieść ograniczenia, przewidując w pierwszym dniu tak łatwy konkurs, aby wszystkie konie mogły go przebyć bez trudu, albo stworzyć następujące 4 grupy „Konkursu Otwarcia".

a) dla jeźdźców debiutantów i koni, które jeszcze nic nie wygrały,[12])
b) dla koni, które jeszcze nic nie wygrały (bez względu na jeźdźca),
c) dla koni, które wygrały niewielką sumę pieniężną, (określonej wysokości),
d) dla koni, które wygrały sumę pieniężną ponad pewną określoną wysokość.

W ten sposób każdy koń będzie mógł przejść pierwszy konkurs w swej kategorji, nie narażając siebie, ani innych koni na zbyt mocne towarzystwo.

Koni zagranicznego pochodzenia, nie wykluczać od prawa udziału w zawodach z końmi krajowemi, natomiast konie urodzone w Polsce, powinny oprócz nagrody, otrzymywać dodatkowe premje, przewidziane z ogólnej sumy nagród danej próby. Wysokość premij powinna być znaczna, zależna od zajętego kolejnego miejsca, względnie zdobytej nagrody i określona zawczasu w programie każdej próby. Premje takie zachęcą jeźdźców do nabywania koni, urodzonych w kraju.

W zawodach krajowych nie trzymać się ślepo przepisów międzynarodowych, które nie zawsze są dobre i pożyteczne, a ustalają n. p., że we wszystkich konkursach (za wyjątkiem Potęgi Skoku i Wysokości) przy równej ilości punktów, o kolejności zajętego miejsca decyduje krótszy czas przebiegu. Jest to szkodliwe, szczególnie dla koni młodych, lub początkujących.

Konie, które wykonały przebieg bez błędu, w określonej normie czasu, powinny wszystkie dzielić nagrodę pieniężną i miejsce „tak jak konie które zrobiły jednakową ilość błędów". Jedynie w konkursach, gdzie jest nagroda honorowa, może mieć miejsce rozgrywka na czas, na kilku przeszkodach stojących możliwie na linjach prostych poprzedniego przebiegu.

W końcu chciałbym tu jeszcze raz podkreślić, że sport konny, tak jak hodowla, bez finansowego poparcia, istnieć nie może, a w każdym razie nie rozwinie się i nie obejmie szerokich mas ludzkich i końskich w takim stopniu, jakbyśmy sobie tego życzyli.

Sądzę, że dałem wystarczającą odpowiedź na pytania zadane na początku artykułu. Statystyka ilości meetingów, zawodów i ogólne sumy nagród, rozgrywanych zagranicą, już nie mówią, ale wołają o poważne zajęcie się tą sprawą w Polsce.

Spójrzmy nareszcie realnie na sport konny, jak na poważne zagadnienie państwowe. Stwórzmy mu ramy godne ambicji, wielkości i bezpieczeństwa naszego narodu!

Jeśli się znajdą pieniądze (a przy dobrej woli znaleźć je można), znajdą się po pewnym czasie liczni i utalentowani jeźdźcy, dużo dobrych i należycie wypracowanych koni, wzrośnie na nie popyt i cena, zainteresuje się niemi zagranica, rozwinie się hodowla i sport konny, a z tem tężyzna i przysposobienie jeździeckie w całem społeczeństwie.



CROISANVILLE (Relai — Nicotine), wł. hr. d'Auber de Peyrelongue.
Foto: Le Sport Universel Illustré.

[12]) Ograniczenia sum wygranych odnosić się winny do wygranych przez danego konia tylko w kraju.

Trasa i przeszkody niezmienione we wszystkich czterech grupach, mogą być jedynie między grupami a, b i c, d nieznaczne różnice w rozmiarach przeszkód. Każda grupa ma przewidzianą sumę pieniężną do rozegrania, dzielącą się na pewną ilość nagród odpowiednio do ilości koni, faktycznie biorących udział, a nie koni tylko figurujących w programie.

Mjr. Michał Antoniewicz

Do czego dążymy obecnie w ujeżdżaniu konia?

Pytanie to możnaby zbyć jednem krótkiem zdaniem: do podporządkowania konia woli jeźdźca. Lakoniczna ta odpowiedź wyjaśnia jednakże tylko jedną stronę zagadnienia. Postarajmy się rozpatrzeć kolejno wszystkie momenty, jakie są celem ostatecznym pracy nad młodym koniem.

Pierwszym z nich będzie jego rozwój fizyczny. Surowy, „zielony", młody koń, da się porównać do wyrostka, będącego na granicy wieku chłopięcego i młodzieńczego. Niewyrobione mięśnie, niewygimnastykowane stawy, płuca i serce nieprzygotowane do intensywnego wysiłku; brak koordynacji ruchów. Cierpliwy ujeżdżacz, rozumiejący zasadę stopniowania wysiłku, nietylko na przestrzeni danej godziny pracy, ale także na przestrzeni okresów ujeżdżania, — aż do momentu końcowego, widzi z zadowoleniem prawie z dnia na dzień postępujący rozwój fizyczny swego pupila, przejawiający się w formowaniu się zarysów mięśni, rozrastaniu się kośćca, nierzadko w zmianie niedołężnej uprzednio postawy na prawidłową. Dobry ujeżdżacz będzie wyczuwał wzmagającą się elastyczność ruchów i coraz większą łatwość przy ich zmianie, dowodzącą prawidłowego postępu w rozwoju stawów i mięśni.

Równolegle z rozwojem fizycznym idzie rozwój psychiczny młodego konia. Niema złych i narowistych koni od urodzenia. Są tylko konie z natury mniej lub więcej nerwowe i płochliwe. Można bez przesady powiedzieć, że pod względem psychicznym koń jest takim, jakim go wychował człowiek. Słowo „wychował" nie odnosi się tutaj do warunków karmienia i możliwości ruchu na swobodzie. Odnosi się ono właśnie do działania na psychikę konia. Hodowcy, właściciele stajen wyścigowych, oficerowie broni jezdnych mogliby bez liku cytować przykłady na temat umiejętności i nieumiejętności obsługi w obchodzeniu się z końmi. Dlatego właśnie na tem polu ujeżdżacz ma bardzo wdzięczne zadanie, dostaje bowiem do ręki materjał przeważnie surowy, wprost z pastwiska, krótko mówiąc taki, którego nikt jeszcze znarowić nie zdążył. I od postępowania ujeżdżacza zależeć będzie, jak ten materjał urobi. Postępowanie przy wychowywaniu wywrze ogromny wpływ na właściwą pracę pod siodłem i tylko od ujeżdżacza zależy czy ten wpływ będzie dodatni, czy też ujemny. Jak w całokształcie pracy nad ujeżdżeniem konia, tak zwłaszcza w wychowywaniu konia — cierpliwości i spokoju nigdy nie jest zawiele.

Podstawą wszystkich systemów jazdy, bez względu na to jakbyśmy je nazwali, jest posłuszeństwo na pomoce. Nie jest celem tej krótkiej notatki analizować te systemy, przeprowadzać między niemi porównania, jedne zwalczać a drugie wywyższać. Jedno można stwierdzić, że jakiekolwiek różnice między systemami istnieją — odnośnie zrównoważenia, wysokiej czy niskiej postawy, sposobów działania pomocami i t. p. — wszystkie muszą się trzymać tych samych zasad postępowania. Zasady te dadzą się streścić w kilku krótkich, lecz jakże ważkich zdaniach:

1. zaczynać od rzeczy najłatwiejszych,
2. nie przechodzić do trudniejszego, nim łatwiejsze nie zostało osiągnięte,
3. stosować zawsze takie same i o jednakowem nasileniu działania pomoce dla osiągnięcia danych ruchów, mając na uwadze wielką pamięć konia,
4. w razie trudności w osiąganiu wyników, przedewszystkiem kontrolować własne sposoby działania, gdyż zwykle w tem, lub w niedyspozycji fizycznej konia, a nie w jego złej woli — leży przyczyna niepowodzenia,
5. uważać karę jako ostateczność.

Postępy w rozwoju fizycznym i psychicznym, równoważeniu się i posłuszeństwie zwiększają się niejako równolegle, będąc wzajemnie w zależności od siebie.

Od pierwszej lekcji na lince z koniem, który nie miał jeszcze siodła na grzbiecie, do chwili otrzymania konia ujeżdżonego, przez cały czas długiej i żmudnej pracy, powinien ujeżdżacz mieć te zasady w pamięci.

Nie wystarczy jednak tylko kierować się niemi. Trzeba swą pracę traktować z zamiłowaniem. Tylko prawdziwe zamiłowanie może w jednostkach, przeciętnie uzdolnionych, wyrobić odczuwanie konia, graniczące z artyzmem. Niedarmo mówimy o „sztuce" jazdy konnej. Być przeciętnie dobrym rzemieślnikiem jest stosunkowo łatwo, artystą — bez porównania trudniej.

Nasze dążenia w ujeżdżaniu konia dadzą się więc streścić w tych słowach: „pracujemy, by otrzymać konia wszechstronnie fizycznie wyrobionego, zrównoważonego pod jeźdźcem, bezwzględnie posłusznego, nie na zasadzie przemocy, lecz na zasadzie zrozumienia żądań człowieka i zupełnego doń zaufania."



Mjr. Michał Antoniewicz, Szef ekwitacji C. W. K. w Grudziądzu, wśród zdobytych nagród i dyplomów.



ZAWODY.

Przemożnie ujarzmiony jeździeckim rozkrokiem,
drgnął zlekka — chwilę drobi, ociąga się, boczy...
Znagła — kulą wyprysnął przed zachłanne oczy
i po murawie sadzi odmierzonym skokiem.

Płot? — Nic mu!... Rowy? — Skoczył!...
Stop! przeszkoda czwarta:
wał ziemny mu się jeży potwornym bastjonem...
Wyłamie? — Przeszedł znowu!...
Po zboczu zielonem
spłynął wdół, jak lawina, w jedno z jeźdźcem zwarta.

Aż, rozciągnięty w słońcu, złotem lotnej strzały
rozelśnił się sekundę na nowej przeszkodzie...
...Aaa!...
Salwami oklasków trybuny zadrgały...

A on, w swej nieświadomej, zwycięskiej urodzie,
raz jeszcze pociemniałym błyskiem zamigota...
Miękki galop...
Otwarły — zamknęły się wrota.

ANTONI BOGUSŁAWSKI.





W dzień Ś-go Huberta.

W TEREN, W TEREN, MIŁY BRACIE!

W kraju i w stolicy, wielcy i mali mówią obecnie o sprawie koni, o konnej jeździe. Śmiem twierdzić, że wkraczamy w nowy okres, radosny dla wszystkich, którzy konia ukochali, a w jego hodowli widzą jedno z poważniejszych zagadnień ekonomicznych Polski, którzy jazdę konną uważają nie za luksus i zabawkę, ale wiedzą, że stanowi ona poważnie o tężyźnie ducha i zdrowia narodu, który powstał aby żyć.

Jeżeli praktyczni Niemcy mówią, że „sprawa końska jest po wszystkie czasy kluczem zagadnień rolniczych", a materjaliści Francuzi przyznają, że „hodowla koni nie należy wyłącznie do sztuk pięknych, lecz jest przemysłem i koniecznością gospodarcza państwa", to nam przedewszystkiem pamiętać o tem należy.

Nie mogąc w ramach tego artykułu poruszać spraw ekonomicznych, przeskakuję do tematu innego i spróbuję zwrócić uwagę na biegi myśliwskie, które może najwięcej są dostępne dla ogółu tak ze względów możliwości jak i technicznego wykonania.

Ludy wschodnie, którym zawdzięczamy naszego konia szlachetnego i od których nauczyliśmy się pierwszych zasad etyki i form postępowania z nim mówią, że „raj ziemski znajdziecie jedynie na wierzchowca grzbiecie", a jeden z ich niepospolitych ludzi Abd-el-Kader powiedział, że „największymi nieprzyjaciółmi konia są spoczynek i sadło".

W życiu codziennem swoją pracą wróci nam koń koszta obroku, a przysporzy zdrowia, humoru i fantazji tak potrzebnych w dzisiejszych czasach — w święto umożliwi dostępu do tego raju ziemskiego, jakim jest rozkosz niewysłowiona ścigania się z wiatrem po polach i łąkach w towarzystwie najlepszym, jakim jest niezaprzeczenie świat jeźdźców i sportsmanów.

Kto z nas „starych" zapomniał o radosnem drżeniu serca w chwili, gdy pierwszy raz wypadło mu dosiąść swego wierzchowca, aby udać się na rendez-vous przed biegiem myśliwskim. Ileż to zabiegów przed tem było, ile razy sprawdzało się rynsztunek konia, a nieśmiało dowiadywało się u starych bywalców o zwyczajach i formach towarzyskich tam obowiązujących.

Obowiązkiem naszym jest dzisiaj przekazać te radości nowym pokoleniom i przy sposobności jeszcze ponownie przeżyć z nimi taki wielki dzień.

W bogatej Wielkiej Brytanji tuż po wojnie odbywało się rocznie przeszło 900 polowań. Zmontowanie takiego aparatu przedstawiało wartość około 40 miljonów zł., którą należy bezsprzecznie zaliczyć do zasobów narodowych. Wszyscy wiemy, że w Anglji istnieje duży kult dla konia i konnej jazdy. Wiemy, że nie rzadko zdarzały się wypadki, kiedy farmer orzący swą rolę, widząc polowanie w pobliżu odprzęgał swego rumaka, by podążyć za polem, a jego czyn był tam wysoko ceniony pod kątem widzenia sportu i tradycyjnego kultu do polowań. Dzienniki podawały raz fakt, gdy podczas sezonu polowań zginął master z powodu nieszczęśliwego wypadku, wdowa po nim objęła zaraz jego zaszczytną misję.

W narodowym steeplu w Liverpoolu często biegają konie, które karjerę swoją zaczęły na parforce'ach, a prawdziwym wyrazem etyki jeździeckiej jest fakt, że w Anglji nie mówi się, że „wygrałem taki czy inny bieg", ale „dosiadałem zwycięzcę w tym biegu".

Czy nie jest natomiast parodją widzieć gdzie indziej tak zwane biegi myśliwskie, które, ograniczając się zwyczajnie do

dnia św. Huberta, odbywają się po ścieżkach i drogach, a trasa znaczona jest licznemi chorągiewkami kolorowemi, po przeszkodach „niezwykle pomysłowych", jak krótki drążek lub dziecinna herda, ustawione w gołem polu, które zmuszają całe towarzystwo do zatrzymania się, aby sportsmani pojedyńczo przebrnęli przez ten „wyczyn sportowy". Czy nie boli serce doświadczonego terenowca, gdy widzi bieg prowadzony krótkim galopem, aby zaproszeni goście z dogodnego pagórka mogli podziwiać śliczny obrazek? Czy nie jest śmiesznem, że dla propagandy udziału w zaproszeniu trzeba dodawać otuchy zapewniając, że przeszkody będą łatwe i mogą być przez mniej doświadczonych omijane!

Jest to zaledwie kilka wzorków z pewnego nam znanego kraju — oczywiście u nas jest wiele lepiej, ale jednak gorzej niż w Anglji lub Francji.

Aby było lepiej niż jest, trzeba tylko chcieć. Twierdzę, że w Polsce, w kraju tradycji rycerskich związanych z koniem, są wszystkie warunki po temu, aby koń stał się artykułem codziennej potrzeby. Aby nie być jego wrogiem, trzeba go używać codziennie, z przekonania i dla zasady. Stanie się on wtenczas naszym nieodstępnym towarzyszem i przyjacielem, a zarazem będzie zawsze w gotowości, aby nas ponieść na swym grzbiecie do raju.

Ideałem biegów terenowych są parforce'y za żywą zwierzyną, ich surogatem dla wszystkich dostępnym, biegi za mastrem.

Aby omówić wyczerpująco ten temat nie wystarczy miejsca w dzisiejszym artykule, mogę więc tylko podać małą receptę.

Tam gdzie są konie — istnieją już możliwości rozwinięcia jazdy terenowej. Trzeba jednak wszędzie jednostki, fanatyka czy zwarjowanego apostoła, który, niezrażony zwykłemi trudnościami pesymistów, zgromadzi koło siebie chociaż dwóch chętnych, aby w ładny jesienny dzień poprowadzić kompanów w teren ku polom, łąkom i lasom. Dobre i piękne rzeczy pociągają tak jak kobiety, wino i muzyka. Z dwóch zrobi się prędko trzech i więcej, a jeżeli dotrzyma pola, któraś z uroczych amazonek, sprawa stanie się modną, jak bridge.

Aby zachęcić, trzeba z góry przygotować się i obmyśleć odpowiednią trasę. Ideałem jest otwarty i szeroki teren, umożliwiający jazdę swobodną, przeszkody jedynie naturalne, a długość trasy taka jak to wskazują warunki lokalne. Pożądanem jest dostosować się do najsłabszych jeźdźców i koni, a nie odwrotnie. Konieczność przechodzenia miejsc nie odpowiednich do szybkich chodów jak szosy lub wąskie ścieżki musi być wyzyskana dla odpoczynku jeźdźców i koni, a ma swoje uzasadnienie w tem, że i na prawdziwym parforce'ie zdarzają się przerwy, gdy psy tracą trop. Zasadą w wyszukaniu biegu myśliwskiego jest swoboda ruchu, odpowiednia gleba i przeszkody naturalne. Pod przeszkodą należy rozumieć wszystko, co utrudnia poruszanie się w jednostajnem tempie. Będą więc przeszkodą nietylko płoty lub ogrodzenia wiejskich zagród, ale i każda pochyłość terenu, zjazdy, urwiska i usypiska, jak również prócz rowów odwadniających i naturalnych strumieni każda grzązka łąka, aż do bagna włącznie. Wszędzie gdzie niema obawy utonięcia, koń doświadczony często z konieczności prowadzony w wodzach znajdzie sposób przejścia. Należy unikać ustawiania specjalnie sprowadzonych przeszkód, gdyż rzadko dadzą nam obraz naturalny. Bezwarunkowo można drogę leśną zagrodzić szlabanem albo sągiem drzewa, ale ustawiać na niej herdę lub kolorową bramkę będzie mało naturalnem. Można przy mijaniu wsi zamknąć zagrodę swoistą bramą, a na podwórku utrudnić przejazd ustawionym wozem, który dla amatora będzie ciekawą przeszkodą, ale oflagowanie go chorągiewkami i zmuszenie do skoku nie będzie logiczne, gdyż zasadą w biegach terenowych jest doprowadzić swego konia możliwie świeżego do końca, oszczędzając mu po drodze każdego niepotrzebnego wysiłku. Doświadczony jeździec, dosiadający wytrawnego wierzchowca, potrafi zawsze znaleźć wyjście z sytuacji nawet trudnej, oszczędzając sobie i koniowi niepotrzebnego wysiłku.

Są różne odmiany biegów terenowych, czasem organizator udaje zwierzynę i ucieka przed towarzystwem, czasem rzuca widoczny ślad skrawkami papieru, czasem prowadzi sam, według ułożonego planu, lub wypuszcza towarzystwo do zgóry wszystkim znanego celu. Będzie dobrze zakończyć bieg jakąś niespodzianką, bądź krótkim wyścigiem do widocznego celu, bądź uchwyceniem ogona lisiego, bądź odnalezieniem zgóry wyznaczonego przedmiotu na halali. Jest miłym zwyczajem na zakończenie wręczenie wszystkim uczestnikom złomu świerkowego przez mastra, a nawet nie jest przestępstwem wypicie na miejscu szklaneczki grogu lub filiżanki ponczu. Les petits cadeaux entretiennes l'amitié — będzie zawsze miłym wspomnieniem i radością w chwili, kiedy nawet drobnostka niespodziewana zrobi duże wrażenie.

Życie jest ciężkie, kłopoty częste, a podatki duże — szukajmy więc choć czasem tej chwili radosnej, którą, bez wielkiego nakładu i kosztów, znajdziemy w siodle. Koń niósł naszych przodków ku chwale, a i dzisiaj jeszcze poniesie nas ku lepszemu jutru.

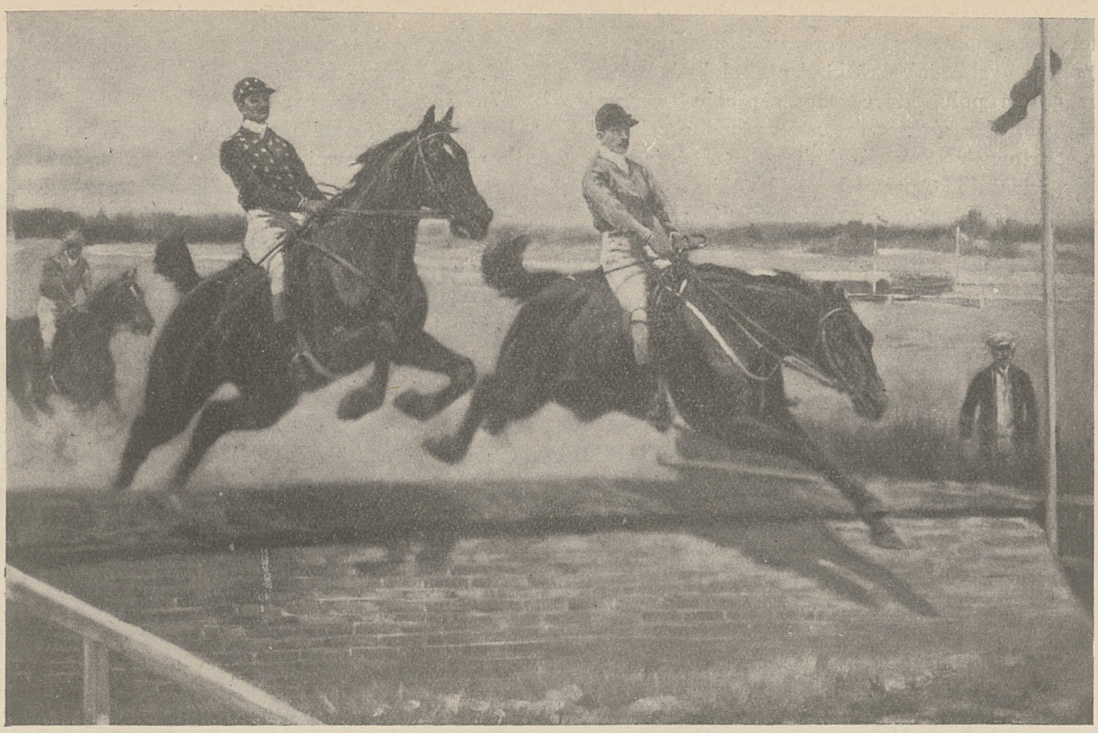
PŁK. DEMBIŃSKI STEFAN

Szef Remontu M. S. Wojsk.,

Członek Zarządu P. Z. J.



Fragment biegu myśliwskiego, urządzonego przez Koło Sportowe Wysoko-Mazowieckie.



Steeple chase w Pławnie. Prowadzi A. Bocheński na Bogaczu, drugi St. hr. Breza na Gitanie. Z tyłu Fr. Wężyk. Z boku stoi J. Trzebiński. Z obrazu art. mal. Pułaskiego.

JAZDA TERENOWO-PRZESZKODOWA

O ile konkursy hippiczne osiągnęły u nas z biegiem lat bardzo wysoki poziom, o tyle wyścigi przeszkodowe z roku na rok się cofają, a udział w nich jeźdźców panów staje się coraz mniejszym.

A przecież wyścigi, więcej niż każdy inny sport, rozwijają zuchowatość, zimną krew, zamiłowanie do ryzyka, pogardę niebezpieczeństwa i ducha walki, a więc zalety tak nieodzownie potrzebne każdemu kawalerzyście.

Dla tych to przyczyn wyścigi są najdoskonalszym sportem końskim, do którego zachęcać należy młodych jeźdźców. Wymagając zaś ciągłej styczności i obcowania z koniem, przyczyniają się do pogłębienia znajomości jego zdolności i możliwości.

Rozumiejąc to Państwa zachodnie Anglja, Francja, Niemcy, sport ten w wojsku coraz bardziej z roku na rok popierają równolegle, a może nawet bardziej od konkursów, podczas gdy my idziemy w odwrotnym kierunku, — popieramy tylko konkursy, uważając wyścigi jeżeli nie za coś złego, to za „malum necessarium", które ledwie się toleruje.

Gdy zgodzimy się co do tego i uznamy za rzeczywistość, że pionerami sportu konnego w danem państwie są oficerowie broni jezdnych, dla których sport ten jest zawodem, to przyczyn tego zjawiska szukać należy w dotychczasowym ujmowaniu propozycji wojskowych wyścigów przeszkodowych, tak zwanych „Militari". Programy tych gonitw w ten sposób były u nas układane, że zamiast ogół oficerów, stanowiących gros jeźdźców do wyścigów zachęcić, — od wyścigów tych oddalały.

Chcąc bowiem sport przeszkodowo-dżentelmański ruszyć, rozpisano pewną ilość stosunkowo bardzo wysoko dotowanych steeple'i, nie biorąc pod uwagę tego, że ogół oficerów nie posiada koni, na których mógłby wziąć udział w tych wyścigach. Wskutek tego jednostki finansowo silniejsze, które mogły nabyć konie, bądź co bądź kosztowne, uczyniły z tych wyścigów swój monopol. Jeździły z toru na tor te same ciągle konie, ogół zaś oficerów nie jeździł, nowi jeźdźcy nie wyrabiali się. W dalszej konsekwencji, cywilni właściciele koni dobrze skaczących, widzieli jasno korzyści brania udziału w wyścigach tych swoich koni, co dało miejsce pojedyńczym fikcyjnym sprzedażom, a w rezultacie władze wojskowe do wyścigów zniechęciło, gdyż tylko jednostki w nich brały udział, ogół zaś oficerów jak był, tak dalej pozostał dalekim od tego sportu.

Dziś musimy sobie powiedzieć, że w tej dziedzinie chybiliśmy i, że o ile na wszystkich innych odcinkach poszliśmy naprzód, to tu cofnęliśmy się. Najważniejsza ta gałąź sportu konnego leży zupełnym odłogiem, a wszak niema jeźdźca, któryby nie rozumiał jak wielka jest różnica w skakaniu drągów i wałów na konkursie, a najechaniu na przeszkodę w pełnym tempie steeple'u. Jakiego serca tu, a jakiej akrobacji tylko tam potrzeba.

W artykule niniejszym chcę przedstawić, jak na udział oficerów w wyścigach przeszkodowych zapatruje się Francja, stojąca tak wysoko pod względem sportu konnego. Tam istnieją specjalne wyścigi wojskowe przeszkodowe, które rozgrywają się, począwszy od najmniejszych torów prowincjonalnych, kończąc na stołecznym torze w Auteuil.

Wygląda to tak, że w pewnych dniach w programie ogłoszonym przez dane Towarzystwo, rozpisane są wyścigi wojskowe, w których jeżdżą tylko oficerowie, na koniach własnych lub rządowych.

Warunki tych wyścigów ustala Ministerstwo Spraw Wojskowych i wszystko co ich dotyczy zawarte jest w:

„Instruction sur les Courses Militaires
du 8 decembre 1930
modifié le 4 novembre 1931".

W myśl tej instrukcji (art. 1) Dowódcy oddziałów i równorzędni udzielają pod osobistą odpowiedzialnością pozwoleń na zapisywanie do wyścigów wojskowych koni, będących własnością armji i oficerom na ich dosiadanie.

Konie należące do państwa (artykuł 13) mogą być dosiadane tylko przez oficerów służby czynnej. Konie te powinny odpowiadać następującym warunkom:



NICEA, 1933. Rtm. Kulesza na kl. Nida.
Foto: Star - Cannes.

za któremby natychmiast wślad nie biegła odpowiedź komendanta Szkoły Jazdy CWKawalerji w Grudziądzu.

Po chwili od strony stajen nadchodzi mjr. Michał Antoniewicz — szef ekwitacji CWKaw., jeden z najbardziej zasłużonych i najbardziej popularnych jeźdźców lat ostatnich.

Zamieniam się cały w słuch i wzrok, w znak zapytania. Rozpoczynamy zwiedzanie zabudowań i urządzeń.

Zabudowania CWKaw., nie zajmują zbyt wiele terenu, jest ich niezbyt wiele i są dość skupione. Z lewej strony terenu (od wejścia z ulicy), na którym rozsiadł się CWKaw. stoją dość okazałe zabudowania Szkoły Podchorążych oraz innych budynków mieszkalnych podoficerów i żołnierzy. Domy z czerwonej cegły, dość wysokie, bardzo dobrze zakonserwowane. Są to wszystko budynki ongiś zajmowane przez pułk kawalerji niemieckiej, który tutaj koszarował.

Punktem centralnym jest obszerny plac-ujeżdżalnia (około 90 na 130 mtr.), położony pośrodku terenów CWKaw. Na tym placu w czasie ciepłych miesięcy odbywa się częściowo nauka ujeżdżania zarówno podchorążych, jak również i wszystkich kursów Szkoły Jazdy. Tutaj również pracują swe konie oficerowie-instruktorzy Szkoły Jazdy oraz wybitniejsi frekwentanci z wyższego kursu I. J. K.

Z lewej strony, niemal przez całą długość tego kawaleryjskiego podwórca, biegną stajnie Szkoły Podchorążych. Po prawej stronie stoją stajnie Szkoły Jazdy. Tutaj przedewszystkiem skierowujemy swe kroki.

Stajnie Szkoły Jazdy są drewniane, robią wrażenie prowizorycznych, prezentują się zarówno zewnętrznie jak i wewnętrznie bardzo skromnie.

Wewnątrz stajni porządek wzorowy. Wszystko czyściutkie, wymuskane, należycie ustawione, zawieszone. Widać, że porządek jest tu już nietylko nakazem, ale stał się przyzwyczajeniem. Zwraca uwagę stanowczo zbyt mała ilość boksów zamkniętych. Tylko jedna niewielka stajnia koni reprezentacyjnych ma takie boksy. Konie, które znajdują się w dyspozycji Szkoły Jazdy, są końmi zbyt wartościowemi, a przytem przeważnie dość łatwo pobudliwemi, aby można było taki status quo uznać za wystarczający (a pozatem przecie po ciężkiej pracy należy się im specjalnie wygodny odpoczynek).

Oglądam z ciekawością i sentymentem moich dobrych znajomych z hippodromów: „staruszka" świetnego Alli'ego, niezawodnego ongiś Readgledt'a dwadzieścia razy „reperowanego", jednego z najbardziej zasłużonych w sporcie jeździeckim koni, będącego teraz na łaskawym chlebie, niepewną i niewdzięczną (tak twierdzą niektórzy jeźdźcy) Donese, wystrzyżonego po francusku Milorda — chlubę naszych skoczków, — powierzonego przez mjr. Królikiewicza troskliwym dłoniom rtm. Kuleszy. Następnie oglądam „nicejczyków" — Nidę, Regenta, Olafa, tegoroczne debjutantki zagraniczne — sznytową, podobno bardzo utalentowaną kasztankę Orlicę i smacznie wyglądającą kasztankę Sarratogę oraz przyszłe „gwiazdy" stajni sportowej — dobrze rozrośniętego sześciolatka Abd el Krima (ur. 1928, hod. kraj. po N. N.), Alibabę (ur. 1928, po Wily Attorney i Danae, hod. p. Dobieckiego), Alicję (ur. 1928, po Manton i Nuit de Mai, hod. hr. Zamoyskiego), Artę (ur. 1928, po Ritter i Berezyna, hod. p. Skolimowskiego), Zadymkę (ur. 1927, po Rattlejack i Halka, hod. hr. Rostworowskiego), Wróżkę (ur. 1926, po Rittersporn i Ardenka, hod. p. Cz. Hincza) i t. d. i t. d.

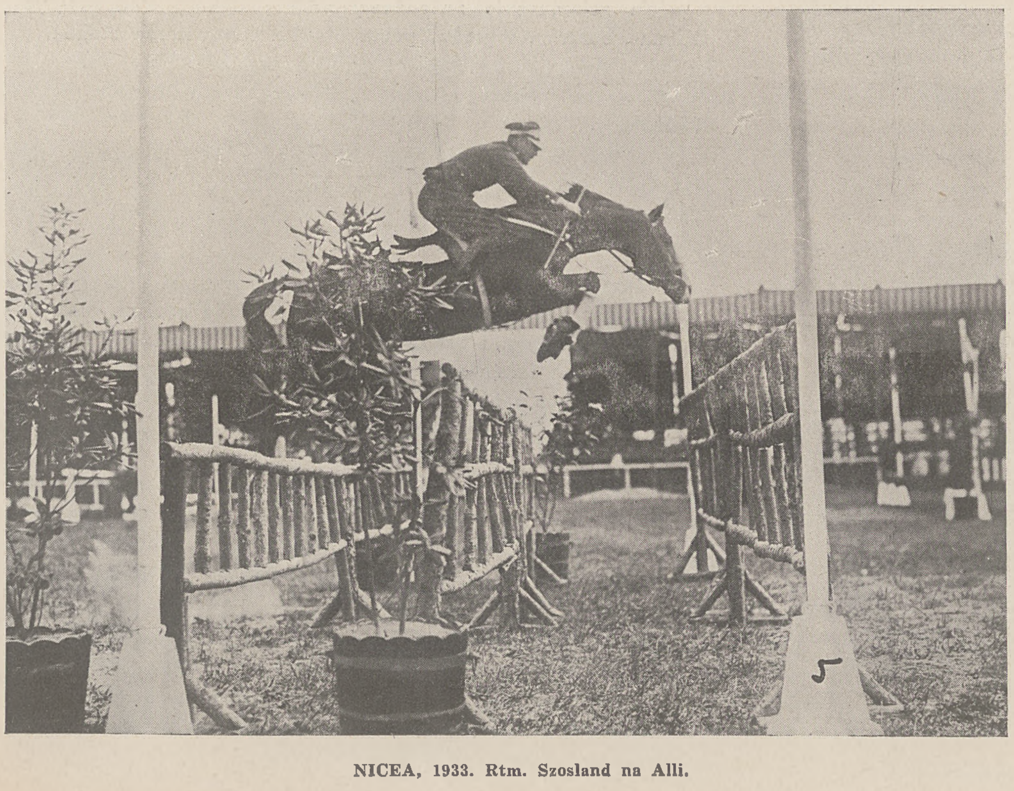
Na koniach znać należytą pielęgnację, wyglądają świeżo i wesoło.

Konie rozmieszczone są w stajniach według zastępów: oficerskie podjezdki (3 i pół — 4 i pół lat) i dojezdki (4 i pół — 5 i pół lat), które frekwentanci młodszego kursu Instr. Jazdy Konnej ujeżdżają pod okiem instruktora, konie pułkowe (4 i pół— 5 i pół lat), z któremi oficerowie przyszli ze swych oddziałów macierzystych i po przejściu kursu zabiorą je z powrotem do pułków, oraz konie regulaminowe (5 i pół letnie i starsze) Szkoły Jazdy. Na koniach pułkowych i regulaminowych odbywa się nauka jeźdźca-frekwentanta kursu oraz praca sportowa.

Jak z powyższego zestawienia widać, każdy z frekwentantów niższego, normalnego kursu I. J. K. pracuje na 4-ech koniach. Kurs ten ma za zadanie poza zasadniczym doszkoleniem jeźdźców i wyszkoleniem instruktorów jazdy konnej dla oddziałów kawalerji, taborów i t. p., także zapoznanie oficera z pracą jeździecko-sportową.

Na tym kursie instruują obecnie rtm. Szosland i rtm. Kulesza.

Natomiast wyższy kurs Instruktorów J. K. ma za zadanie wychowanie instruktorów jazdy konnej dla celów szkolnictwa w centrach. Tutaj poza normalną pracą i udoskonaleniem jeź-



NICEA, 1933. Rtm. Szosland na Alli.

dzieckim stopnia najwyższego, zwraca się uwagę na naukę instruowania praktycznego pod kierownictwem oraz na wyrobienie sportowe. To jest właściwe laboratorjum jeździeckie Grudziądza i całej Polski.

Frekwentanci wyższego kursu pracują na 4 lub 5 koniach, w zależności od posiadanych lub przydzielonych koni „reprezentacyjnych", których mają po 2 lub 3. Poza końmi reprezentacyjnemi, frekwentanci wyższego kursu pracują na koniach „szampjonatowych" (po 1-ym) i koniach „młodych" (po 1-ym).

Pracę na wyższym kursie prowadzi mjr. Antoniewicz, mjr. Trenkwald i rtm. Szosland. Na kursie znajduje się obecnie m. inn. por. Pohorecki (mistrz jeździecki Polski 1933).

Trzecim wreszcie odziałem Szkoły Jazdy jest klasa podoficerów. Zadaniem tego kursu jest szkolenie podoficerów-ujeżdżaczy remontów, jak również szkolenie podinstruktorów jazdy konnej. Po rocznej nauce podoficerowie wracają do swych oddziałów. Każdy z podoficerów pracuje na 5-ciu koniach.

W klasie podoficerskiej instruują: rtm. Edmund Kuchcicki, który jest jednocześnie kierownikiem całej klasy, oraz por. Janusz Komorowski.

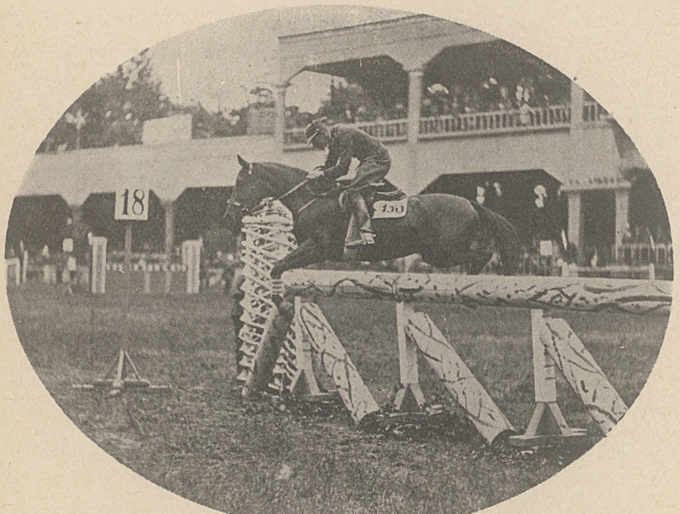


Por. Władysław Zgorzelski na kl. Ładna, Nicea, 1928.
Foto: Barreau Cannes.

Zagrzawszy się nieco w stajniach, wychodzimy na drugą ujeżdżalnię otwartą, wysłaną słomiastą mierzwą końską. Ta ujeżdżalnia, dzięki swej elastycznej, dostatecznie twardej nawierzchni, jest ulubionem miejscem pracy sportowej instruktorów Szkoły Jazdy. Brakiem tej ujeżdżalni są jej skromne wymiary (około 35 na 80 mtr.) i bliskość obcych zabudowań.

Przechodzimy do krytych ujeżdżalni, stojących w pobliżu stajen. Obie mają wymiary podobne: bliżej leżąca — drewniana 84 na 17 mtr., dalej położona — murowana 80 na 17 mtr.

Oglądam najpierw ujeżdżalnię drewnianą, podłużoną przed kilku laty o połowę, co wyraźnie widać w budowie. Przy wejściu uderza chłód: odnosi się wrażenie, że jest tu zimniej, niż na powietrzu. Niestety ogrzewać jej nie można, gdyż łatwo możnaby było spowodować pożar. Hala jest dość widna, posiada „lustro" kontrolne umieszczone pośrodku jednej z długich ścian, wysypana jest trocinami. Jest tu rozpaczliwie wąsko, wiraże są naprawdę niebezpieczne dla konia, biegnącego nawet w bardzo umiarkowanym galopie. Na tej przestrzeni nie można ułożyć jakiejś najprostszej kombinacji przeszkód — pracować można tylko na przeszkodach, ustawionych prosto. O intensywniejszym treningu konia w razie ciężkiej zimy — trudno marzyć.



Por. R. Pohorecki na Farsie, Warszawa, 1933.

Druga ujeżdżalnia kryta, leżąca w pobliżu opisywanej, jest bratnio do niej podobna z tą różnicą, że jest murowana nie drewniana (ale także bez ogrzewania) i nieco krótsza (80 na 17).

Oglądając te ujeżdżalnie zimowe, mimowoli przypomina mi się opis hali zimowej Szkoły Jazdy w Hanowerze, ogrzanej nowocześnie, o wymiarach 25 na 150 mtr. (!) z ziemną bankietą pośrodku.

Ujeżdżalnie grudziądzkie były wystarczające dla pułku kawalerji, który przed wojną stacjonował w Grudziądzu. Do pracy sportowej jednakże się nie nadają.

Doprawdy należy stwierdzić z całą stanowczością, że warunki, w jakich pracuje nasza elita jeździecka, od której wymaga się przecież niejednokrotnie tak wiele, są więcej niż skromne, a na wielu odcinkach wyraźnie niedostateczne. Jeśli się porówna dotychczasowe wyniki naszych kawalerzystów na terenie międzynarodowym z wynikami narodów zachodnio-europejskich, porównując jednocześnie warunki pracy naszych i obcych, sukcesy Polaków nabierają znacznie większej wartości.

Na zakończenie zwiedzamy stajnię Szkoły Podchorążych. Jedyna obszerna, wysoka, pełna światła i powietrza stajnia, jaką zwiedziłem w CWKaw. Konie prezentowały się dobrze — naogół równe i dobrego wzrostu. W ruchu ich niestety nie widziałem.

W Szkole Podchorążych instruują w jeździe konnej rtm. Metzger i rtm. Łukaszewicz. Zapewne zostanie niedługo przydzielony znany jeździec — por. Mossakowski, który zastąpi w pracy chorego por. Kaweckiego.

Jeszcze jedno pragnę nadmienić. Nasz sport (nietylko jeździecki) jest bardzo młody, a młodość cechuje egoizm, brak poszanowania tradycji i zasług. Szanowanie tradycji jest nietylko piękne, ale ma także wielkie znaczenie wychowawczo-praktyczne, uczy bowiem szanować wysiłek innych i zachęca do naśladowania wielkich czynów, trudnych przedsięwzięć. Człowiek idący w życie, wszystko jedno na jakim jego odcinku, gdy napotka na widoczne oznaki uznania i pamięci dla czynów przeszłych, pracuje z większym zapałem i serdecznością, gdyż pragnie sobie także na dłuższą pamięć, niż sukces dnia dzisiejszego zasłużyć. Dlatego uważam, iż należy specjalną opieką otaczać poczynania mające na celu szerzenie kultu tradycji.

Doprawdy niezwykle miłą niespodziankę sprawił mjr. Antoniewicz, gdy zaprowadził mnie do budynku, gdzie w korytarzu przy czytelni, zawieszono kilka tablic marmurowych, z wyrytemi na nich złotemi zgłoskami datami i nazwiskami przypominającemi jasne dni naszego jeździectwa.

PRACA SPORTOWA KONI CWKaw.

W odległości mniejwięcej 800 mtr. od koszar CWKawalerji, na torze wyścigowym Pomorskiego Tow. Zachęty do Hodowli Koni, znajduje się plac usiany przeszkodami terenowemi, który ma duże znaczenie, gdyż okolica Grudziądza jest uboga w tereny o przeszkodach naturalnych. Obszar placu około 50 ha². Niestety plac jest niemal zupełnie równy, a nawierzchnia zbyt „luźna" — piasek porośnięty trawą, wymagająca ogromnej pracy konserwacyjnej, szczególnie przy przeszkodach.

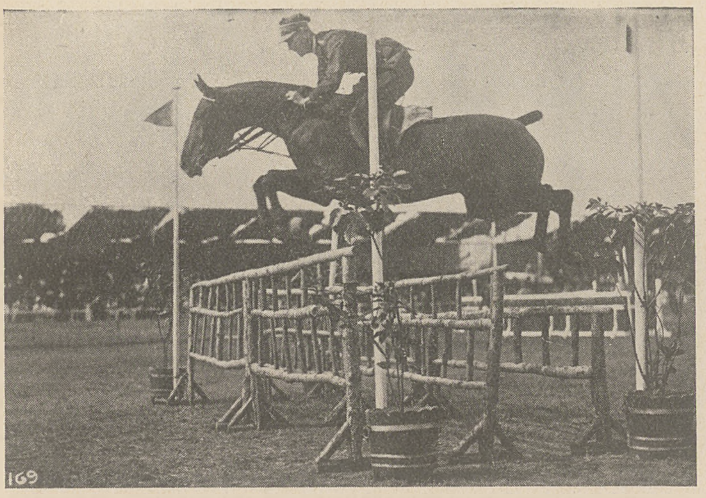
Tor ma około 2400 m. Przeszkody znajdują się częściowo na zewnętrznym kole i na przekątnych (przeszkody do steeple'ów), częściowo w środku toru. Przeszkód jest około 40 — 50, wszystko „martwe" o rozmiarach od 80 cm. — 1.30 mtr. wysokości i 2 — 4 mtr. szerokości. Rodzaj przeszkód jest jaknajróżnorodniejszy a więc: stacionaty, mury, wały, plecione płoty, parkany z desek, parc à mouton, bankiety, talus, rowy z kombinacjami i bez, różne płoty, żywopłoty, t. zw. rów grudziądzki do przejeżdżania (szeroki w górze około 12 mtr., głęboki 4 mtr. szeroki w dole 1 mtr.) i t. p.

skakały możliwie często, lecz na każdej lekcji mało i przeszkody o małych rozmiarach (do 1 mtr. wysokości i 2.50 mtr. szerokości). Skacze się przeważnie przez przeszkody „martwe". Konie starsze pracują naogół także na przeszkodach o małych rozmiarach (około 1.20 m. wysokości i 4 m. szerokości). Tylko od czasu do czasu zwiększa się rozmiary przeszkód.

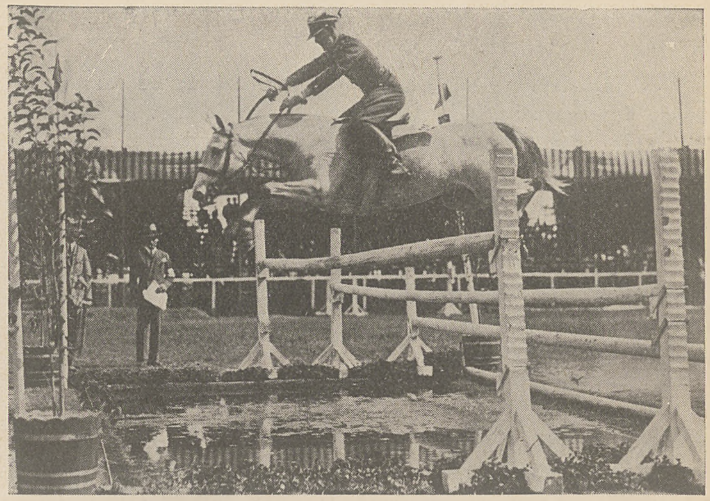
Jazdę na „ujeżdżalni" w koszarach ogranicza się do minimum (1 — 2 razy tygodniowo) i to przeważnie po małej przejażdżce w terenie.

Praca na ujeżdżalni ułatwia instruktorowi kontrolę jeźdźców w czasie pracy na koniach, jak również jest konieczna dla wyszlifowania tej pracy do konkursów ujeżdżenia (próba na czworoboku).

Praca nad ujeżdżeniem konia prowadzona jest, szczególnie w lecie, w coraz to innych miejscach w terenie, ze specjalnym uwzględnieniem nierówności terenowych. Tego rodzaju metoda najbardziej sprzyja naturalnemu zrównoważeniu i wygimnastykowaniu konia, a połączona z jazdami „rojem", uspokaja psychicznie konie, tak że nie denerwują się w towarzystwie.



Nicea, 1929. Por. Starnawski na Hannibalu.



Nicea, 1929. Por. Rojcewicz na The Hoop.

Nierówności terenowe placu wyścigowego są wyzyskane dla umieszczania przeszkód na stokach (pośrodku stoku, względnie na dole lub na górze).

Nie zawsze pracuje się tylko na przeszkodach stałych, są dnie treningowe (czasem dla przeprowadzenia zawodów wewnętrznych) kiedy przywozi się tutaj przeszkody przenośne, by jeszcze bardziej urozmaicić „miejscowe" przeszkody stałe. Kierownicy ćwiczeń zawsze starają się o ile możności utrzymać przeszkody w stylu naturalnym.

Praca na opisywanym placu odbywa się codziennie: ćwiczenia skoków dla każdego zastępu poszczególnych koni wypadają mniejwięcej w okresie letnim (15.III — 15.VIII, zależy od warunków klimatycznych) 2 — 3 razy tygodniowo. W innych dniach praca odbywa się w innym terenie lub na ujeżdżalni otwartej.

Ujeżdżalnia kryta w okresie letnim jest nieużywana. Tak samo w zimie, o ile warunki na to pozwalają (dostateczna ilość śniegu lub odwilż), konie pracują obowiązkowo raz lub 2 razy tygodniowo na świeżem powietrzu, a młode konie jeszcze częściej.

Praca poszczególnych zastępów koni jest różna. Zasadniczo dla młodych koni odbywa się 3 razy w tygodniu, w czasie ujeżdżania, również nauka skakania. Starsze konie skaczą rzadziej — raz lub 2 razy w tygodniu, a w okresie między zawodami są od skakania zwolnione.

Trzeba przytem zaznaczyć, że skakanie jest traktowane, jako integralna część ujeżdżania. Zasadą jest, by młode konie

ZADANIA OBECNEJ PRACY GRUDZIĄDZA.

W obecnej chwili praca Szkoły Jazdy w Grudziądzu rozwija się w dwuch kierunkach, nadanych tendencyjnie: jeden kierunek, to wyszkolenie w ramach bojowo-terenowego użycia konia, — drugi kierunek, to wyszkolenie sportowe w ramach wszelkich zawodów krajowych i międzynarodowych.

W ten sposób Szkoła Jazdy wyrabia sportowo co roku zastępy oficerów, odchodzących następnie do pułków. Oficerowie ci szerzą zrozumienie dla sportu w oddziałach, przekazując swoją wiedzę innym i doskonaląc się sami w dalszym ciągu.

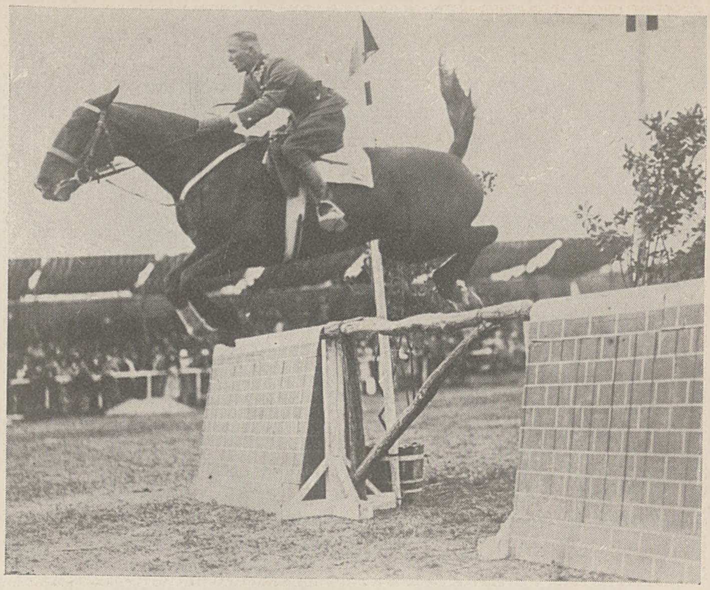
Jeśli przejrzymy listę dzisiejszych czołowych jeźdźców sportowych, szczególnie w ramach wszechstronnych prób konia wierzchowego, konkursów ujeżdżania i konkursów skoków przez przeszkody, zobaczymy że 99% tych „asów" jeździeckich przeszło przez Grudziądz. Pozostały 1% to przeważnie tacy jeźdźcy, którym pomagał w pracy przygotowawczej jakiś dawny uczeń Grudziądza.

To samo zjawisko zaobserwować można przeglądając wyniki prób sportu konnego w wojsku, gdzie np. w zawodach o Mistrzostwo Armji — zespoły pułków, prowadzonych przez absolwentów Grudziądza zawsze są na czele.

Wymienione wyniki to najlepszy dowód, że szkoła grudziądzka spełniła i spełnia swą doniosłą rolę pod względem przygotowania sportowego i uczenia umiejętności jeździeckiej wśród ogółu korpusu oficerskiego, zarówno przed laty jak i obecnie.

TORUŃ

Reportaż specjalnego wysłannika „Jeźdźca i Hodowcy", redaktora Tadeusza Grabowskiego.



Nicea, 1928. Por. Sałęga na Nelly.

W jeździectwie tak się ułożyły stosunki, że od szeregu lat „wiele do powiedzenia" ma artylerja. Jest to fakt niewątpliwy, fakt, który z pewnością ma swoje głębokie przyczyny. Postaram się „podejrzeć" tajemnice jeździeckiego powodzenia artylerzystów i zapoznać z niemi Czytelników. Jadę do Torunia, proszę za mną.

Wizyta u Komendanta Centrum Wyszkolenia Artylerji w Toruniu — gen. dywizji Rudolfa Pricha, która miała być grzecznościową formalnością, w chwil kilka przemieniła się w niezmiernie interesującą wymianę myśli, oczywiście na tematy końskie. Gen. Prich precyzuje swe poglądy jasno i zwięźle. Oto one: 1. Artylerja docenia w zupełności znaczenie jeździectwa, traktując je równorzędnie ze szkoleniem w innych dziedzinach: długi czas jeszcze konie odgrywać będą decydującą rolę w przewożeniu ludzi i materjału artyleryjskiego. Ale wyszkolenie artylerzysty jest tak obfite, że niepodobna wyszkoleniu jeździeckiemu poświęcić tyle czasu, ile poświęca mu naprzykład kawalerja. 2. Mniejsze możliwości jeździeckie artylerji, ze względu na mniej odpowiedni i mniej liczny materjał koński, niż w kawalerji oraz mniejszą ilość godzin, jaką artylerzysta może poświęcić koniowi, staramy się zastąpić precyzją pracy i jaknajwiększą sumiennością. Staramy się jaknajharmonijniej grać na tych instrumentach, które nam do gry przeznaczono, nie narzekając nigdy na brak czasu, ani skromność środków. Wyniki nie są chyba najgorsze. 3. Nie chcemy konkurować z kawalerją, tylko z nią współpracować i myślę, że współpraca przyniesie korzyści obu stronom. Uważamy kawalerję w jeździe konnej za autorytet nie podlegający dyskusji, cieszymy się, że sposób ujeżdżania konia i kształcenia jeźdźca staje się coraz bardziej jednostajny w całej armji. Co roku dwuch najlepszych w jeździe konnej oficerów-artylerzystów odchodzi do Grudziądza dla pogłębienia swej wiedzy jeździeckiej.

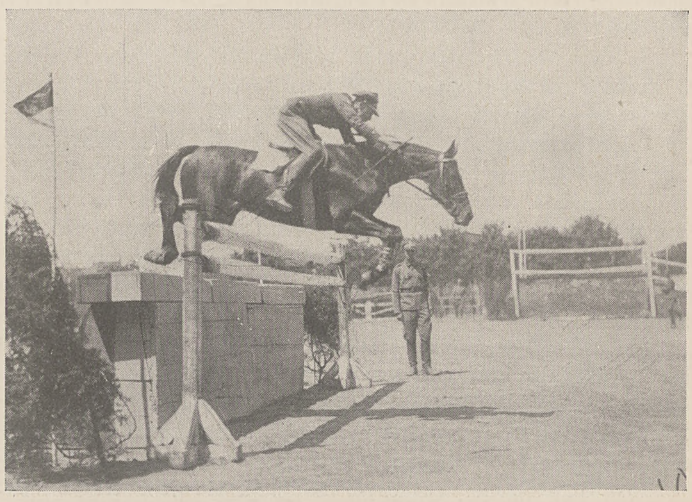
Gen. Prich oddaje mnie opiece niezwykle uprzejmego mjr. dypl. Edwarda Słowikowskiego (I-y oficer Sztabu C. W. Art.) oraz komendanta Kursu Instruktorów Jazdy Konnej i Zaprzęgami — kpt. Jana Sałęgi, wielce zasłużonego jeźdźca, oficera dobrze znanego miłośnikom hippiki z torów krajowych i zagranicznych. Mjr. Słowikowski — prezes Klubu Jazdy CWArt., któremu praca pali się w rękach, w ciągu chwil kilku układa „minutowy" program mego pobytu.

Rozpoczynam zwiedzanie urządzeń, służących do nauki jazdy w C. W. Art. Naprzód więc ujeżdżalnie zimowe. Znajdują się tutaj trzy: jedna większa 60 mtr. długa i 20 mtr. szeroka oraz dwie małe 40 na 20 mtr. Wszystkie ujeżdżalnie są murowane, czyściutko utrzymane, bardzo widne. Wszystkie trzy są wyłożone grubą warstwą trocin, dającą elastyczne podłoże. W zimie trociny przysypuje się solą, chroniąc je w ten sposób od zamarznięcia. Ujeżdżalnie są dostatecznie wielkie do ujeżdżania konia i nauki jazdy, jednakże dla pracy sportowej są stanowczo za małe. Można stawiać tylko niewielką grupę prostych przeszkód — to są całkowite możliwości ujeżdżalni. Wąskość ujeżdżalni (20 mtr.) nie pozwala na ostrzejszy galop.

Na kursie Instr. J. K. i Z. instruują, poza komendantem kursu kpt. Sałęga, jeszcze dwaj oficerowie—por. Jan Mickunas oraz por. Henryk Gąsecki. Obaj oni ukończyli z najlepszemi lokatami roczny kurs jazdy w Toruniu, a następnie przeszli roczne przeszkolenie na wyższym kursie instruktorów j. k. w Grudziądzu.

Każdy z oficerów ćwiczących na kursie I. J. K. i Z. pracuje na 5 koniach: na podjezdku (remont) w wieku 3½—4½ lat, na trzech dojezdkach (w wieku 4½—5½ lat): a. wierzchowych-konkursowych, b. wierzchowych-pułkowych (przybyłych z uczniami z formacyj), c. artyleryjskich-pociągowych oraz na wierzchowym szkolnym (konie 5½ letnie i starsze) służącym do nauki jazdy konnej i władania bronią. Za chwilę mam zobaczyć zastęp koni szkolnych, grupujący elitę wierzchowych koni, będących w dyspozycji CWArt.

Wchodzę na krytą ujeżdżalnię, gdzie właśnie kpt. Sałęga prowadzi kurs instruktorów. Oficerowie-kursanci pracują dopiero dwa miesiące. Materjał bardzo niejednolity; znajdują się między niemi niewątpliwe talenty. Instruktorzy pracują usilnie nad ujednostajnieniem stylu jazdy i to daje wyraźne wyniki. Konie są naogół dość wyrównane — o charakterze przeciętne-



Kpt. Biliński na wał. Rabuś.



Kpt. Ruciński na kl. Roksana.

go konia wierzchowego. Wyglądają doskonale, widać należytą pielęgnację. Jest kilka półkrewków wyróżniających się pokrojem i temperamentem. Konie są naogół dobrze ujeżdżone, ale ruszają się niejednolicie, obok egzemplarzy poruszających się miękko i elastycznie, biegną konie sztywnawe i sztywne.

Trudno wyrokować na zasadzie lekcji w ujeżdżalni, ale odnoszę wrażenie, że jako materjał sportowy, konie zastępu szkolnego przedstawiają niewiele godnego uwagi. Instruktorzy w C. W. Art. mają niemałe trudności z wybieraniem sobie z tego rezerwoaru koni, zdolnych do trudniejszej pracy sportowej (dotychczas z materjału tego nie korzystali, gdyż z koni tych trudno coś wybrać nawet na konkursy prowincjonalne).

W końcu kursu, po kilkomiesięcznej pracy, kursanci startują w zawodach o charakterze szampjonatu konia, złożonych z próby ujeżdżania na czworoboku, konkursu w skokach przez przeszkody o łatwym parcoursie (przeszkody 1 mtr. dla dojezdków i 1.20 dla koni szkolnych), oraz biegu w terenie na dystansie 10—12 klm.

Po złożeniu wizyty komendantowi Szkoły Podchorążych Artylerji pułk. Michałowi Gnoińskiemu, który jest wielkim przyjacielem sportu konnego, udaję się na ujeżdżalnię otwartą (wymiarów 80×50 mtr.), gdzie właśnie młodszy rocznik Szkoły Podchorążych ćwiczy jazdę konną pod doświadczonem okiem asa sportu jeździeckiego mistrza Polski 1932 r. — kpt. Rucińskiego. Kpt. Ruciński śledzi swych wychowanków z wielką uwagą, poprawiając i strofując bezustannie. Podchorążowie jeżdżą sposobem jednolitym, choć zaawansowania w jeździe są różne. Konie natomiast używane do ćwiczeń w Szkole Podchorążych trzeba określić jako niżej niż przeciętne, raczej słabe i bardzo różnorodne. Właśnie ćwiczą skoki przez trzy pionowe niskie (około 80 ctm.) barjery, rozstawione na kłus. Skoki idą naogół gładko. Po krótkim odpoczynku skoki przez podwójną przeszkodę (niska barjera i niski płot) rozstawioną na tempo. Mimo skoków w dość ostrym, jak na tę klasę jeźdźców, galopie, ani jednego wypadku, choć niektóre konie skaczą bardzo niechętnie, szukając za wszelką cenę sposobu wyłamania.

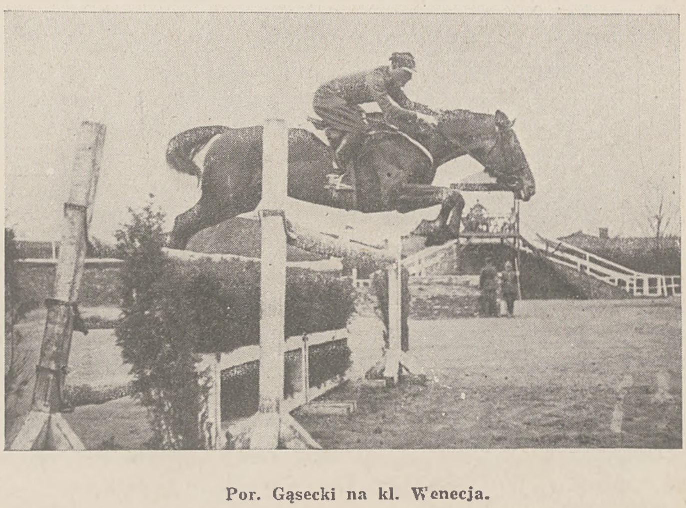
Poza kpt. Rucińskim i kpt. Sozańskim, instruktorami jazdy w Podchorążówce są nadto por. Szrajbert i kpt. Demirski, który zajmuje tutaj stanowisko instruktora-szefa.

Po obejrzeniu koni zastępu szkolnego w stajni (porządek w stajni wzorowy, zwraca uwagę zupełny brak boksów zamkniętych) oraz koni pracowanych sportowo przez instruktorów jazdy C.W.Art. (stoją tutaj doskonałe konie kpt. Sałęgi: Nela i Marokko niestety niepracowane intensywnie z braku czasu), przechodzimy na drugą ujeżdżalnię otwartą, wymiarów tychże co i pierwsza, gdzie ćwiczy znowu zastęp oficerów K.I.J. na dojezdkach, z któremi razem przyszli z pułków do C.W.Art. i z któremi po kursie razem odejdą do swych formacyj macierzystych.

Myślę, że dla rozwoju sportu konnego w artylerji byłoby bardziej wskazane, aby K.I.J. miał możność zatrzymania u siebie dojezdka wybitnego, przyprowadzonego przez oficera-kursanta z pułku. Może się bowiem zdarzyć, że wybitny koń znajdzie się w ręku oficera mało utalentowanego lub oficera nie mającego czasu lub ochoty na sportową pracę jeździecką. Przy dotychczasowym systemie wybitny dojezdek po przejściu rocznej pracy w K.I.J. wróci do pułku i „rozpłynie" się w zwykłych zajęciach pułkowych. Przy zatrzymaniu wybitnego dojezdka do dalszej pracy nad nim w zastępie szkolnym w K.I.J. może z niego wyrosnąć wybitny koń sportowy.

Reszta dojezdków po rocznym ujeżdżeniu przez kursantów idzie do formacyj C.W.Artylerji (większość tych koni uzupełnia zastęp koni Szkoły Podch.). Konie wybitniejsze uzupełniają kadry zastępu koni szkolnych. Ten zastęp istnieje, jak już wspomniałem dopiero trzeci rok. Stworzenie go uznać trzeba za bardzo celowe, gdyż stara zasada jeździecka mówi, że szlifowanie umiejętności jeździeckich może być dokonywane tylko na koniach dobrze ujeżdżonych.

Teren ujeżdżalni otwartych jest piaszczysty, zbyt miękki. Wysypano go żużlem, aby go nieco lepiej „związać". Na wiosnę i na jesieni, kiedy ziemia i powietrze zawierają dużo wilgoci — wzmocnienie to wystarcza. Natomiast w dni upalne jest tutaj zbyt grząsko. Jeszcze bardziej „lotny" teren ma t. zw. plac przykoszarowy (o wymiarach mniejwięcej 300 na 200 mtr.), położony bardzo wygodnie, gdyż przytykający jednym bokiem do koszar. Plac jest dostatecznie rozległy do urządzania różnego rodzaju ćwiczeń przeszkodowych i t. p. Zmieści się tutaj wszystko. Plac jest nierówny, ma trochę naturalnej wody, zagłębienia, wzniesienia i t. p. Dużym brakiem jest jego piaszczystość. Tutaj właśnie odbywają się próby na czworoboku oraz łatwe konkursy w skokach dla dojezdków (wysokość przeszkód 1 metr.) i dla koni zastępu szkolnego (wysokość do 1.20 mtr.).



Por. Gąsecki na kl. Wenecja.

Plac przykoszarowy nie wyczerpuje posiadania terenowego C.W.Art. O 2 klm. na północ od koszar na Mokrem znajduje się t. zw. plac wyścigowy, teren o kształcie owalu (około 600 na 250 mtr.). Plac jest niemal zupełnie równy, nawierzchnia piaszczysta, porośnięta rzadką, wypaloną trawą. Półtorametrowy pas zoranej i zbronowanej ziemi biegnie dokoła placu, umożliwiając racjonalną robotę. Obszar tego placu pozwala na wszechstronną pracę nad koniem. Brak natomiast naturalnych przeszkód terenowych. Myślę, że przy niewielkim nakładzie finansowym możnaby było takie przeszkody stworzyć, mimo, że sypki grunt bardzoby tę pracę utrudnił.

Plac wyścigowy na Mokrem, leżący o 20 minut jazdy stępa od koszar nie wyczerpuje bogactwa terenów ćwiczebnych CWArt. Po drugiej stronie Wisły, w odległości kilku kilometrów od koszar, na t. zw. Rudaku znajduje się teren do strzelania ćwiczebnego (poligon). Teren bardzo rozległy, znakomicie pofalowany, pełen zarośli, lasów i lasków najrozmaitszych gatunków i wielkości, naturalnych rowów, strumyków, ciekawych z punktu widzenia kawalerzysty dróg leśnych i t. p. i t. p. Gdyby teren ten posiadał nieco twardszą nawierzchnię, trzebaby go było uznać za idealny teren do pracy nad koniem. Używanie poligonu do ćwiczeń konnych jest utrudnione: zajęciem terenu pod inne ćwiczenia, znaczną odległością od koszar CWArt. (około 45 minut w stępie) i koniecznością maszerowania na znacznym odcinku po bruku. Dla tych powodów poligon może być używany tylko w niedziele i święta, kiedy oficer jest w stanie pracy nad koniem poświęcić kilka godzin czasu.

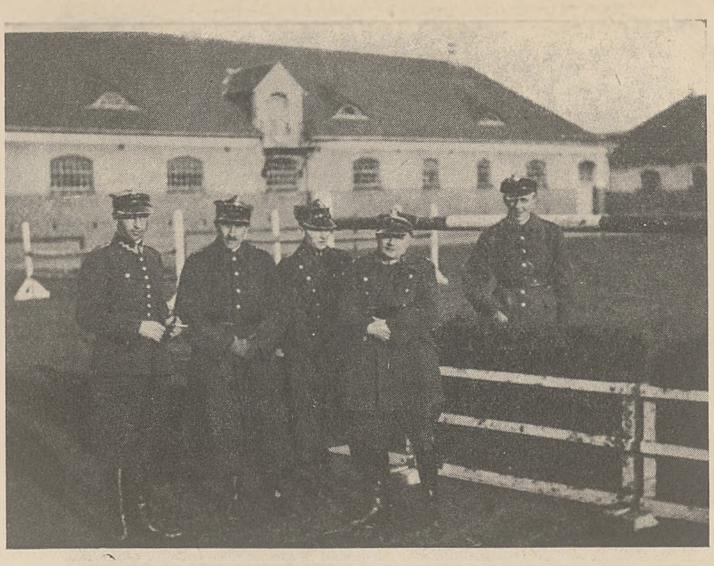
Wszystkie te wyżej opisane tereny miałem możność dokładnie obejrzeć dzięki uprzejmości mjr. Słowikowskiego.

Wracamy do zabudowań CWArt. Na obszernym dziedzińcu stoi szeroki brek typu niemieckiego, zaprzężony w cztery konie (uprząż angielska: szory). Powożenie — to najmłodsze dziecko kursu Inst. J. K. w Toruniu. W kwietniu r. b. rozpocznie się kurs powożenia zaprzęgami w zakresie instrukcji taborowej. Jest to posunięcie bardzo słuszne. Każdy kto pamięta z czasów wojny, jak ważnem jest odpowiednie wyćwiczenie żołnierzy taborowych, musi tej inicjatywie gorąco przyklasnąć. Amerykan, zaprzęgnięty w czwórkę (narazie zwykłe konie pociągowe typu lekkiego) uznać należy za doskonały sprzęt do nauki i analizy powożenia. Mimo, że — jak mi tłomaczą — konie chodzą z sobą od niedawna, kilka ewolucyj w stępie i w kłusie wypadło bardzo sprawnie.

Przechodzimy na ujeżdżalnię otwartą, gdzie jak zwykle w godzinach popołudniowych, któryś z oficerów-instruktorów pracuje nad końmi sportowemi. Dokoła barjery wieniec głów podchorążych. Mając kilka minut czasu, przyszli oglądać pracę nad końmi sportowemi, któremi się bardzo interesują. Na ujeżdżalni spotykamy mistrza jeździeckiego Polski 1931 kpt. Bilińskiego, który zajmuje w CWArt. stanowisko komendanta klasy podchorążych. Dowcipkuje, ale nie jest wesoły; musiał się rozstać na czas dłuższy ze swym zasłużonym Rabusiem, którego wysłał do szpitala dla dokonania rzadkiej operacji szpata. Rok przerwy a może i koń stracony, kpt. Biliński przygotowuje więc młodą klacz półkrwi Jerychonkę (z 5 DAK'u Kraków), która nieźle popisywała się w r. ub. w Grudziądzu (głównie na płotach) oraz 14-letnią Niespodziankę (imp. z Anglji, po N.N.), znajdującą się podobno w dobrej formie, dzięki czemu idzie z kpt. Rucińskim do Nicei i Rzymu. Rabuś i Jerychonka to konie własne — służbowe kpt. Bilińskiego.

Kpt. Sałęga, poza Nelą (ur. 1920, imp. z Irl., po N.N.) i Marokko (ur. 1921, imp. z Węgier, po N.N. — konie własne służbowe), przygotowywanemi na konkursy warszawskie, pracuje nad 5-letnią Brunetką (wysoka ½ krew ang., hod. p. Szwejcera), kupioną z toru warszawskiego w r. 1932-im. Klacz ciężko chorowała ubiegłej zimy, obecnie stopniowo przychodzi do zdrowia (b. lekko pracowana).

Por. Mickunas jeździ na 4-ch koniach. Jeden z nich — 13-letni kary Oberek (hod. kraj., po N.N.), to dobry znajomy z konkursów. Jest w dobrej formie, pracowany jest na zawody



Grupa instruktorów C. W. Art. w Toruniu. Od lewej: kpt. Ruciński, kpt. Biliński, kpt. Sałęga, mjr. Słowikowski (I of. sztabu C.W. Art.), por. Mickunas.

prowincjonalne (koń własny — służbowy). Drugi 12-letni Pepi (po Indigo i Frisette, hod. Maurycego hr. Zamoyskiego) — koń własny prywatny por. Mickunasa, to pupilek tego oficera. Pepi pokaże co potrafi na tegorocznych zawodach prowincjonalnych. Trzeci koń — 8-letni Walczyk (hod. kraj.) znajduje się w b. dobrej formie i powinien odegrać w r. b. poważną rolę na zawodach prowincjonalnych. Pięcioletni Bej wreszcie — to najmłodsza latorośl, ponoć utalentowana, z końskiej „rodziny" por. Mickunasa. Bej narazie oczywiście jeszcze niepróbowany.

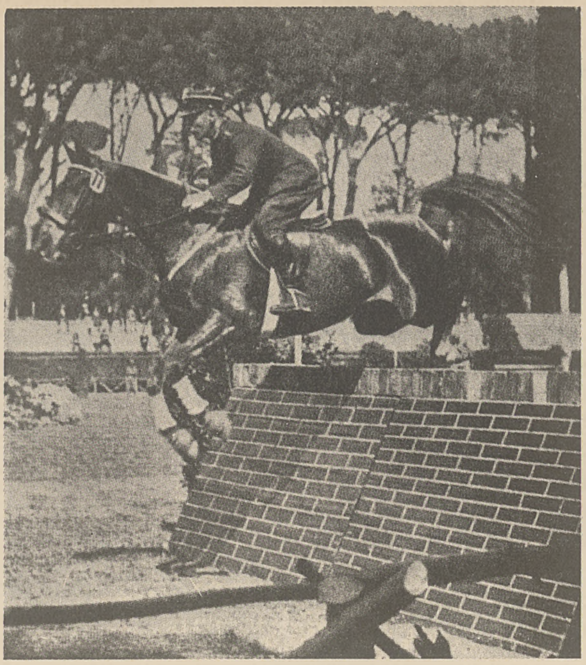
Mam wrażenie, że artylerzyści spodziewają się po por. Mickunasie w r. b. dobrych wyników.

Por. Gąsecki jeździ na 6-letniej Aldonie (koń własny pryw.) — ½ krwi ang., hod. krajowej, na której będzie startował w konkursach zapewnie dopiero w roku przyszłym oraz na 12-letniej kl. Piana (hod. krajowej, po N.N.), która pójdzie w r. b. na konkursy prowincjonalne.

Kpt. Ruciński poza Reszką i Roksaną pracuje nad kl. pełnej krwi Parra (imp. z Niemiec), — kupionej przez M. S. Wojsk. w roku 1932-im z toru warszawskiego razem z Brunetką. Klacz zapowiada się dobrze, lecz zagraniczne pochodzenie uniemożliwi wykorzystanie jej na zawodach.

Oto wjeżdża chluba jeździecka artylerji kpt. Ruciński na gniadej Reszce. Rozprzęża klacz, potem próbuje skoków. Reszka skacze bardzo pewnie, mimo że — odnoszę to wrażenie— jeździec wzmógł tempo galopu, pragnąc przygotować konia do rozgrywek na czas. Klacz jest w dobrej formie. Jej największa wada to zatrzymywanie się przed skokiem, na co traci nieco czasu. Po półgodzinnej jeździe kpt. Ruciński przesiada się na Roksanę. Po rozprężeniu ten sam program skoków co na Reszce: trzy pionowe, łatwe przeszkody, później barjera i płot (około 1.30 mtr.) w szybkiem tempie i wreszcie kilka razy trzy pionowe przeszkody o stopniowanych wysokościach (około 1.25 — 1.35 — 1.50). Roksana robi wrażenie jeszcze niedociągniętej.

Gwarzymy długo na tematy końskie w gronie instruktorów. Potwierdzają oni jednogłośnie moje obserwacje na temat wartości sportowej koni obecnej hodowli polskiej. Wykrystalizowuje się opinja, że wybitniejsze z tych koni mogą być przygotowane należycie na konkursy krajowe prowincjonalne, lecz trzebaby czekać długiego czasu, aby wyłowić talent — zjawiający się zupełnie sporadycznie — z którego możnaby wykrzesać skoczka zdolnego stawić czoło na mistrzostwach Polski lub konkursach międzynarodowych. Zgodnie panuje tu opinja, że znacznie poprawiła się



Por. Dąbski Nerlich na wał. Poluś.

w ostatniem 10-cioleciu wartość remontów. Jednakże nie zapominajmy, że pomiędzy koniem remontowym — materjałem służącym do zaspokojenia jaknajszerszych potrzeb wojska, a koniem sportowym — takiej klasy jaka „ma coś do powiedzenia" na wielkich konkursach międzynarodowych, leży przepaść, którą uznać można w chwili obecnej za wypełnioną zaledwie w małym odsetku przez polską hodowlę. Konie, od których można się w przyszłości spodziewać karjery sportowej — jest ich niezmiernie mało, ponieważ hodowla tego typu koni zaczyna zaledwie kiełkować w Polsce — nie dostają się do rąk wojska inaczej, jak drogą... prywatnych zakupów. Każdy niemal z instruktorów ma swe własne konie nad któremi pracuje. 11-letnia Reszka i Roksana są własnością kpt. Rucińskiego, Rabuś i Jerychonka to własność kpt. Bilińskiego i t. d. i t. d.

Największą chyba trudnością w tym względzie jest różnorodność typu konia, jakiego potrzebuje do służby artylerja: obok koni typu wierzchowego potrzebna jest wielka ilość koni typu pociągowego i t. p. Jako najcenniejsze dla pracy sportowej uznać trzeba konie użytkowane w artylerji konnej — zbliżone do konia typu wierzchowego, o nieco większej masie.

Jeśli weźmiemy pod uwagę te wszystkie spostrzeżenia, rzucone powyżej na papier, dojdziemy do wniosku, że niewątpliwie duże zasługi artylerzystów osiągnięte na niwie sportu konnego i ich bardzo wysoką lokatę wśród elity polskiego jeździectwa uznać należy za skutek: 1. doceniania wartości sportu jeździeckiego dla ogólnego wykształcenia oficerów, oraz budzenia zamiłowania do konia przez czynniki, kierujące formacjami artyleryjskiemi, 2. prawdziwe umiłowanie jeździectwa przez poszczególnych oficerów artylerji, którzy traktują sport konny zdecydowanie, jako coś odrębnego od swej służby wojskowej, mimo, że czynność ta jest blisko z ich służbą związana. Muszę zaznaczyć, że duch sportowy w najpiękniejszem jego (bezinteresowość) objawie znajduje tutaj licznych zwolenników. Ludzie ci palą się do zawodów, bez względu na wysokość ich nagród i t. p. Będą jeździć z równym zapałem o nagrody honorowe, jak jeżdżą o nagrody pieniężne. 3. ułatwianie przez organa kierujące formacjami artyleryjskiemi pracy sportowej podwładnym oficerom, m. inn. przez pomoc techniczną (uzyskanie potrzebnych terenów do ćwiczeń, umożliwienie wyławiania najlepszych koni wierzchowych do pracy sportowej i t. p.), 4. artylerzyści kontentując się otrzymywanym materjałem końskim, starają się wypracować otrzymane konie precyzyjnie, do granic ich możliwości, mimo świadomości, że ich skoczki nie osiągną poziomu ekstra klasy światowej. Włożenie w przygotowanie konia pracy, wytrwałości i talentu daje dodatnie wyniki, 5. artylerzyści, w poczuciu swej skromnej liczby, pracują zwarcie „rodzinnie", pomagają sobie nawzajem i ułatwiają pracę. Są mniejszością wśród masy jeździeckiej Polski — rozumieją to i to im daje pożyteczną zwartość.

Ostatni etap mej wizyty w CWArt. to zwiedzenie gabinetu hippologicznego. Obszerna sala obwieszona litografjami koni najrozmaitszych odmian i ras. Pozaklejano drukowane nazwy białemi skrawkami papieru — podchorąży winien na pamięć rozeznać typ. Gabinet zawiera wszystko co jest potrzebne do nauki o koniu. Na ścianach wiszą, zasuszone pod szkłem, chyba wszystkie odmiany traw i ziół trujących. W gablotach — preparaty najróżniejszych schorzeń kości, zębów, ścięgien, jelit i t. p. modele serca, głowy, oczu i t. p. Specjalnie dużo miejsca poświęcono preparatom kopyt. Na środku sali wielka tablica z kilkudziesięcioma modelami podków. Kwestja kucia słusznie zajmuje wiele miejsca w wykładach. Rzeczowych wyjaśnień udzielał mi podoficer specjalista.

Na zakończenie chciałem kilka słów powiedzieć o niezwykle miłym objawie szanowania tradycyj jeździeckich w CWArt. Osoba i zasługi mjr. Toczka wspominane są z wielkim, należnym szacunkiem. Wiele się mówi o pilnej pracy i cierpliwości tego zasłużonego jeźdźca. Jego niezapomniany „Faworyt" — koń dziś już 23-letni (z demobilu amerykańskiego) znajduje się na łaskawym chlebie. Jeździ na nim kpt. Ruciński. „Staruszek" ciągle jeszcze chętnie, można powiedzieć z pasją, skacze. Styl w jakim skoczył średniej wysokości murek, przypomniał najlepiej wielkie możliwości i umiejętności tego skoczka. „Urwany" przed czterema laty „Faworyt" wyglądał źle; zdawało się że padnie. Po trzyletniej (sic!) opiece został odratowany, obecnie wygląda znakomicie. Należy się spodziewać, że to wielki płomień przed śmiercią... W gabinecie mjr. Słowikowskiego wisi portret „Faworyta" z tabliczką, na której wyryto jego ważniejsze zwycięstwa.

Cały ten stosunek do zasłużonych koni i jeźdźców jest niezwykle miły i sympatyczny. Myślę, że kult tradycji, nietylko na terenie sportu jeździeckiego w CWArt. mógłby oddać wielkie usługi.



Brek do nauki powożenia na kursie instruktorów jazdy C. W. Art. w Toruniu.

———

FRANCJA

SAUMUR

O kilka godzin jazdy pociągiem z Paryża, nad brzegiem rzeki Loary, znanej z rozrzuconych wzdłuż jej biegu staroświeckich zamków rycerskich, leży niewielkie, samo przez się niczem nie zwracające na siebie uwagi, miasteczko Saumur. Osiedle to dotychczas nosi charakter rycerski i jest ośrodkiem promieniującym na całą Francję, znanym całemu światu, gdyż mieszczącym w sobie Almę Mater i chlubę francuskiej broni jezdnej — Szkołę Kawalerji. Szkoła ta jest skarbnicą wiedzy wojskowej i spadkobierczynią wielkich klasycznych jeźdźców, obfitą w dzielnych i wykwalifikowanych fachowców, bogatą w tradycje i zaopatrzoną w cały niezbędny dla celów szkolnych sprzęt żywy i martwy.

Kto zna Szkołę w Saumur, a wśród Polaków niejeden kawalerzysta odbył w niej krótszy lub dłuższy stage, — ten nie może bez sentymentu spoglądać na mury jej budowli, które tyle pokoleń braci kawaleryjskiej wychowały, oraz tereny ćwiczebne, jak Verrie, le Breil, le Chardonnet, które od wielu lat noszą swe tradycyjne nazwy i pamiętne są każdemu absolwentowi Szkoły z jazdy maneżowej, przebiegów, drobnych wypadków szkolnych, wreszcie osiągniętych sukcesów w pracy nad koniem.

Nic więc dziwnego, że kawalerja francuska uważa, że nie można w wojsku francuskiem zostać kawalerzystą w całem tego słowa znaczeniu, o ile nie przeszło się wyszkolenia w tej Szkole, bowiem jedynie Saumur zapewnia ukształtowanie się moralne i wojskowe w duchu kawaleryjskim.

Obecna Szkoła Kawalerji istnieje od 1765 roku, od czasu, gdy karabinierzy królewscy przybyli do stałego garnizonu w Saumur. Wówczas też położono pierwszy kamień pod budowę „Maneżu Karabinierów", dziś zwanego „Manège des écuyers".

W dążeniu do rozwoju sztuki jeździeckiej ks. de Choiseul nie zadowolnił się jedyną szkołą w Saumur. Douai, Cambrai, Metz i Alençon w swoim czasie również posiadały szkoły kawalerji; utrzymało się jednak tylko Saumur, by zniknąć w czasie Rewolucji, odrodzić się w 1814 r., ponownie zniknąć w momencie konspiracji gen. Berton i wreszcie znów powstać w 1825 roku pod nazwą Królewskiej Szkoły Kawalerji.

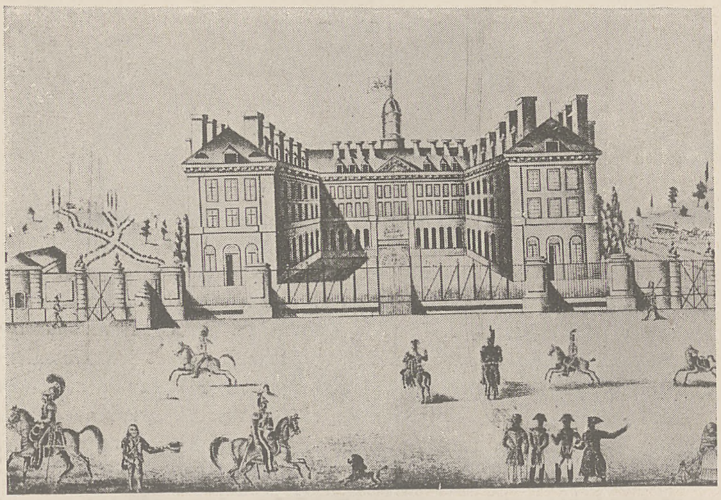
Saumur jednak w dziejach ekwitacji odgrywało już rolę znacznie wcześniej. Tam napisany był jeszcze w XI wieku przez Geoffroy le Preuilly „Kodeks zwyczajów i przepisów turnieju", tam też w XVI w. Duplessis-Mornay, doradca Henryka IV, otworzył pierwszą akademję jazdy konnej, do której garnęła się cała młodzież francuska, spragniona bliższego poznania zasad znakomitego de Pluvinel'a, ujeżdżacza króla Henryka III, rozwijanych przez de Saint-Vual.

Przez długie lata program Szkoły w Saumur ograniczał się ściśle do formowania ducha kawaleryjskiego, wyrabiając tylko jeźdźców maneżowych i terenowych oraz ucząc opanowania szabli i lancy. W 1904 roku, w okresie dowodzenia Szkołą przez gen. Dubois, wprowadzoną została nauka taktyki, nietylko kawaleryjskiej, lecz i innych broni. Od tego czasu, stale rozwijający się dział wyszkolenia wojskowego, równolegle do następujących przeobrażeń taktycznych i wymagań współczesnej walki, stworzył Szkołę o nieprzerwanej kolejności wysiłków fizycznych, teoryj, wykładów z zakresu wojskowego i ogólnego. W dobie obecnej kierunek szkolenia w niczem już przypominać nie może dalekich ubiegłych czasów, gdy wartość kawalerzysty mierzyła się bodaj wyłącznie umiejętnością opanowania konia i białej broni.

Zmieniły się czasy, ukazały się nowe wymagania walki, zmodyfikował się sposób jazdy konnej, powstała też całkowicie nowoczesna szkoła, nie zmieniły się tylko serce i duch kawaleryjski, których pielęgnacją nieprzerwanie w ciągu przeszło wieku zajmuje się Saumur. Dowodem tego jest podatek z krwi, zapłacony przez 2128 saumurczyków, poległych na polu walki w 1914—1918 r., a wśród nich przez generałów Bridoux, Anselin, du Vallières i Rousseau.

Charakterystyczne są też ostatnie słowa gen. Bridoux przed śmiercią: „powiedzcie korpusowi kawalerji, że poświęcenie mojego życia musi mu posłużyć za przykład". Słowa szlachetnego kawalerzysty nie pozostały bez echa wśród byłych uczniów Szkoły w Saumur, których wartość i cnoty żołnierskie świeciły przykładem we wszystkich rodzajach broni podczas Wielkiej Wojny.

Szkoła w Saumur, nosząca obecnie nazwę „Ecole Militaire et d'Application de la Cavalerie et du Train" ma na celu przygotowywanie kawaleryjskie podoficerów zawodowych, kandydatów na oficerów, lekarzy wet. oraz kandydatów na dowódzców szwadronów. W związku z tem uruchamia kursy dla poszczególnych kategoryj uczniów, których program obejmuje wyszkolenie ogólne, wojskowe, konne i ewentualnie samochodowe.



Królewska Szkoła Kawalerji w Saumur, 1825.

Co roku zatem funkcjonują następujące kursy:

1. Kurs dla podoficerów zawodowych, 5—6-miesięczny,
2. Kurs kandydatów na oficerów, czyli kurs oficerski dla podoficerów służby czynnej, trwający 10 miesięcy,
3. Kurs dla podporuczników, który doszkala absolwentów ogólnej szkoły oficerskiej w S-t Cyr oraz podporuczników, mianowanych oficerami po ukończeniu kursu kandydatów na oficerów w Saumur. Kurs trwa 10 miesięcy,
4. Kurs dla poruczników, kandydatów na dowódzców szwadronów , t. zw. Cours de lieutenants d'Instruction, na który powoływani są porucznicy z najlepszemi opinjami po 4—6 latach służby w tym stopniu. Ukończenie tego kursu, trwającego 10 miesięcy, ma szczególne znaczenie dla oficerów, gdyż otrzymana lokata wywiera wpływ na awans,
5. Kurs oficerów rezerwy, 5 miesięcy,
6. Kurs lekarzy weterynaryjnych, pragnących poświęcić się służbie zawodowej — 10 miesięcy,
7. Kurs lekarzy wet. rezerwy — 5—6 miesięcy,
8. Kurs kandydatów na oficerów wojsk taborowych,
9. 10-cio miesięczny kurs doskonalący jazdy konnej, na który powoływani są oficerowie, wykazujący specjalne uzdolnienie jeździeckie.

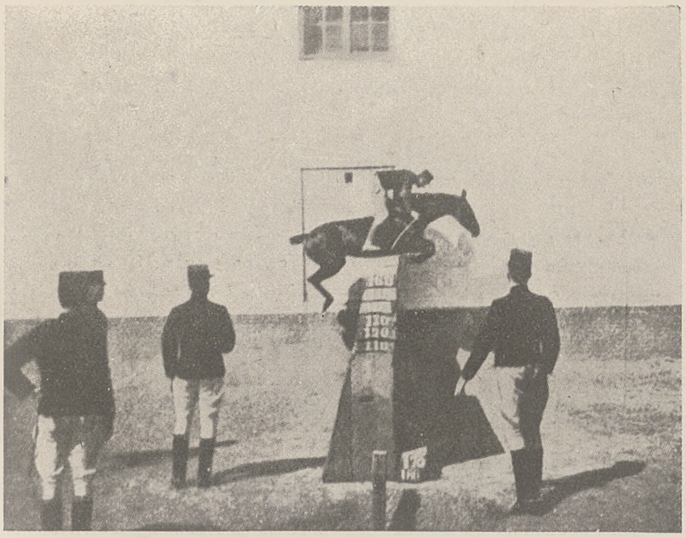
Pozatem istnieje Grupa przygotowawcza do konkursów międzynarodowych, licząca około 12 oficerów. Grupa ta dysponuje około 60 końmi. Konie uzupełniane są bądź z pośród najlepszych koni remontowych, bądź też zakupywane przez specjalną komisję w ilości 5—6 rocznie, po cenie dochodzącej do 30.000 franków.

Pod względem wyszkolenia ogólnego i wojskowego Szkoła dąży do wypuszczenia absolwentów całkowicie przygotowanych do dalszej pracy dowódczej, posiadających à fond służbę kawaleryjską i w szerokim zakresie obznajmionych ze współdziałaniem innych broni oraz stale rozwijającemi się środkami technicznemi. Bardzo też duży nacisk położony jest na wyszkolenie strzeleckie, które jest specjalnie popierane. Budynek wyszkolenia strzeleckiego, całkowicie nowocześnie urządzony, jest stale do dyspozycji uczniów i nie pozostawia nic do życzenia. Z dużą dbałością jest też traktowany sprzęt zmotoryzowany, jako najściślej współpracujący z kawalerją. Obszerne i dogodne tereny w niedalekiej odległości od miasta są do dyspozycji instruktorów dla prowadzenia nauki służby polowej oraz strzelania bojowego.

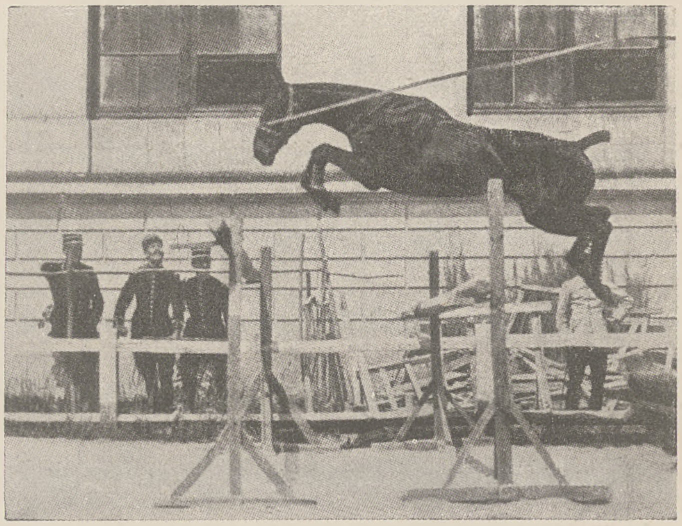
Znakomicie i bogato zaopatrzona bibljoteka obfituje w dużą ilość wartościowych dzieł z zakresu ogólnego, wojskowego i hipicznego. Długoletnie istnienie i ciągłe rozwijanie się Szkoły z jednej strony, zamiłowanie Francuzów do literatury w każdej formie — z drugiej, sprzyjać musiały utworzeniu się pięknego i licznego zbioru książek. Sale wykładowe, oznaczone nazwiskami wybitnych wojskowych Francji, obecnie nowocześnie i wygodnie urządzone.

tem niemniej nowe prądy w dziale jazdy terenowej i sportu hipicznego zdobyły sobie we francuskiej szkole jazdy całkowicie należne sobie miejsce. Nie należy zresztą zapominać, że już w XVIII wieku par force'y osiągnęły swój złoty wiek za panowania Burbonów właśnie we Francji. Jeśli więc w Saumur stosowana jest jazda maneżowa, to bez żadnej przesady; podstawy jej natomiast są wszechstronnie i głęboko przestudjowane, a dla zachowania wysokiego poziomu sztuki jeździeckiej i tradycji pieczołowicie pielęgnowana jest wyższa szkoła jazdy przez kadrę instruktorską, znaną powszechnie pod nazwą „Cadre noir". W pewnych też okolicznościach zastęp instruktorów występuje publicznie w tradycyjnych malowniczych strojach z czasów początku zeszłego stulecia, na siodłach dawnego francuskiego typu, popisując się w jeździe maneżowej, trzeba przyznać, bez zarzutu. Występy te w Saumur lub w Grand Palais w Paryżu wywołują burzę oklasków niezmiernie zawsze licznie zebranej publiczności, która lubuje się we wspomnieniach dawnych chlubnych dziejów kraju i oddaje chętnie hołd wszelkim przejawom, z przeszłością ojczyzny związanym.

Personel instruktorski korzysta z pomocy podoficerów podinstruktorów konnej jazdy, którzy biorą też czynny udział w ujeżdżaniu pewnej kategorji koni na wyższą szkołę oraz w trenowaniu koni wyścigowych. Podoficerowie ci, szkoleni pod bezpośrednim kierunkiem najlepszych fachowych sił Francji, są oczywiście również doskonałymi jeźdźcami.



Ćwiczenie w skokach bez cugli i strzemion.



Doublebarre.

SAUMUR

Foto: Blauchaud.

Koszary natomiast, pozostające w dyspozycji Szkoły dla pomieszczenia dywizjonu szkolnego, składającego się w przeważnej części z Algierczyków i przeznaczonego dla potrzeb administracyjnych i wyszkoleniowych, są niedostateczne i wymagają rozszerzenia, które podobno uskutecznia się.

Urządzenia do wyszkolenia konnego są bardzo dobre. Szkoła posiada pięć krytych ujeżdżalni, niewielki tor wyścigowy do treningu koni tuż za miasteczkiem, znakomity teren do steeple chase'ów, znajdujący się w odległości kilku kilometrów od Szkoły, w terenie nierównym i lesistym, — doskonale utrzymany. Tu też, w Verrie, odbywają się ćwiczenia jazdy terenowej, przez ustawione na stałe bardzo urozmaicone przeszkody typu wyłącznie terenowego oraz bardzo poważne publiczne biegi myśliwskie, wymagające solidnego opanowania sztuki jeździeckiej w terenie. Dowodem trudności odbywanych steeple'ów w Verrie może być fakt, którego był świadkiem autor niniejszego podczas odbywania stage'u w Saumur, gdy na kilkunastu jeźdźców, w jednym z biegów, do mety dotarł... tylko jeden; ostatni zrulował wraz z koniem na ostatniej przeszkodzie tuż prawie przed trybunami. Byłoby dużym błędem natomiast twierdzić, że wypadek ten należało przypisać brakom jeździeckim uczestników, którzy rekrutowali się z pośród kolegów o dużej wartości pod tym względem. Należy też podkreślić, że w dziedzinie ekwitacji, chociaż Saumur posiada podstawy klasycznej jazdy, wypracowanej przez cały szereg wybitnych jeźdźców jak Frédéric de Grison, ks. Newcastle, de Pluvinel, de la Guérinière, d'Abzac, hr. d'Aure, Baucher i wielu innych.

Materjał koński Szkoła czerpie z bogatej we Francji własnej hodowli i posiada konie pełnej krwi, anglo-araby oraz anglo-normandy.

Naogół Szkoła Kawalerji w Saumur stoi bezwątpienia na nieprzeciętnym poziomie, posiada personel instruktorski na wysokości zadania, gruntownie przygotowany, obfite środki wyszkoleniowe, co też w połączeniu z wymaganym dużym wysiłkiem ze strony powoływanych na kursy uczniów, musi dawać korzystne wyniki.

Od najdawniejszych też czasów Szkoła w Saumur gości u siebie oficerów armij obcych, najróżniejszych narodowości państw europejskich, pozaoceanicznych i egzotycznych, przybywających na stage. Wszyscy też ci cudzoziemcy zazwyczaj żegnają Szkołę z uczuciem niezmarnowanego czasu i przeświadczeniem wzbogacenia swego zasobu wiadomości i doświadczenia.

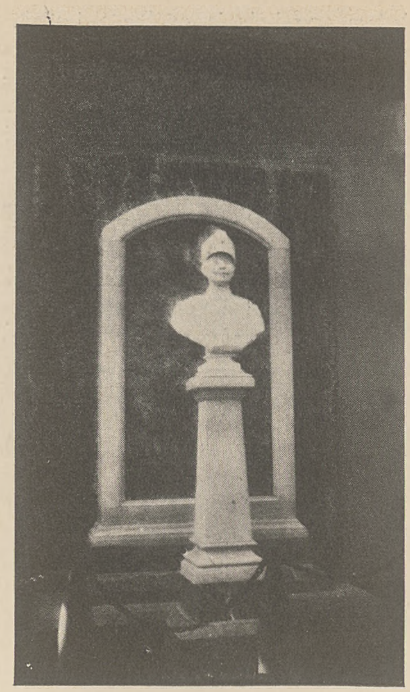
Sądzę też, że nie wykroczę przeciw taktowi, jeśli nieupoważniony do tego, pozwolę sobie w imieniu Kolegów Polaków, zajmujących dzisiaj poważne stanowiska w naszej kawalerji, a z którymi spędziłem prawie cały rok w Saumur, dołączyć się do tej kategorji cudzoziemców, o której wyżej wspomniałem.

Jerzy Baliński
rotmistrz.

ITALJA

PINEROLO

Jeden z najbardziej zasłużonych kawalerzystów polskich, major Adam Królikiewicz, bawił ubiegłej zimy w słynnych kawaleryjskich szkołach we Włoszech — Pinerolo i Tor di Quinto. Mjr. Królikiewicz w artykule niniejszym przypomina ciekawą historję włoskich szkół jazdy oraz kreśli szkic pracy w szkołach kawaleryjskich w chwili obecnej.



Pomnik Caprillego w Tor di Quinto.

AUSTRJAK PIERWSZYM DYREKTOREM SZKOŁY W PINEROLO.

Istniejąca do dnia dzisiejszego w małem miasteczku Pinerolo, pod Turynem, pierwsza wojskowa włoska szkoła jazdy, została założona po wojnach napoleońskich w roku 1824 przez Karola Felice, króla Sardynji.

W początkach swej egzystencji, szkoła włoska stara się bezskutecznie dorównać szkołom innych państw. Brak własnych wybitnie uzdolnionych jeźdźców, instruktorów i kierowników ekwitacji uniemożliwia osiągnięcie wysokiego poziomu, tak że w ciągu pierwszych 40 lat szkoła włoska nietylko, że niczem wyróżnić się nie może, lecz nie jest w stanie nawet zbliżyć się do bardzo wysokiego poziomu sławnych już wtedy klasycznych szkół, jak: Saumur, Wiedeń, Monaco lub Hanower.

W takim stanie rzeczy, w roku 1867, specjalna komisja, której przewodniczył ówczesny komendant szkoły w Pinerolo — pułk. Lauzavecchia di Buri, udaje się do Wiednia z zamiarem wyszukania i zaproszenia jednego z uczniów wiedeńskiego instytutu, celem objęcia kierownictwa włoskiej szkoły jazdy.

Wybór padł na porucznika Cesare Paderni'ego (być może przyczyniło się do tego jego włoskie nazwisko), który w szkole cesarskiej, położonej w pobliżu Hofburgu, wyraźnie wyróżniał się z pośród innych swych kolegów austrjackiej ekwitacji.

Upatrzonego oficera sprowadzono do Pinerolo, gdzie w ciągu 25 lat z górą, jako osoba cywilna, kierował włoską ekwitacją. Paderni przetrwał wielu komendantów, niezmordowanie pracując dla dobra i rozwoju szkoły, aż do roku 1893, stawiając w rezultacie wysoko włoski instytut jeździecki. Wskazując kierunek, ucząc sztuki jazdy maneżowej i wyższej szkoły, oraz jazdy polowej, osobiście prowadził kursa instruktorów.

Paderni w czasie swej ćwierćwiekowej pracy w Pinerolo odbył 25 kursów dla podoficerów, ujeżdżaczy, podporuczników kursu aplikacyjnego i instruktorów.

Na skutek intryg oficerów gwardji królewskiej, nie mogących na tem kierowniczem stanowisku ścierpieć obcego przybysza, Paderni usuwa się z kierownictwa ekwitacji szkoły w Pinerolo w roku 1893.

Nadmienić wypada, że prowadząc włoską szkołę, Paderni bynajmniej nie ograniczał się tylko do jazdy maneżowej. Był on również gorącym zwolennikiem ćwiczeń w terenie i polowań. To też jeszcze jako kierownik ekwitacji w Pinerolo, wytrwale dążył do stworzenia specjalnego kursu jazdy terenowej.

Udało mu się to uskutecznić na 2 lata przed swym ustąpieniem; w roku 1891 powstaje w Tor di Quinto pod Rzymem szkoła jazdy terenowej, polowań, biegów naprzełaj i wyścigów przeszkodowych — jako uzupełnienie 10-cio miesięcznego kursu instruktorów w Pinerolo.

FREDDERICO CAPRILLI.

Jednym z najzdolniejszych uczniów Paderni'ego, który miał wkrótce zabłysnąć, jako niezwykły talent oraz twórca nowej szkoły (systemu) jazdy, był porucznik Fredderico Caprilli.

Widząc, że dosiad oraz zasady jazdy maneżowej stoją w jaskrawej sprzeczności z jazdą polową, szczególnie w pokonywaniu przeszkód, Caprilli drogą nieustannych prób i eksperymentów, obserwując zachowanie się konia w przeróżnych momentach jego pracy, poszukuje takiego dosiadu i dostosowania się jeźdźca do konia, któreby było zgodne z naturalnym ruchem zwierzęcia, czego dawne szkoły maneżowe zupełnie nie uwzględniały.



PINEROLO. Budynki szkoły.
Foto: Tavera, Pinerolo.

W ciągu 11 lat licznych, przykrych, a nieraz niebezpiecznych dla siebie i konia doświadczeń, dokonywanych zawsze na przeszkodach stałych (tylko takie Caprilli uznawał), stwarza Caprilli zasady nowej szkoły, a mianowicie t. zw. naturalnego systemu jazdy konnej i ujeżdżania konia, w zastosowaniu wyłącznie terenowem.

Tak powstał w roku 1906 nowy kierunek włoskiej szkoły jazdy, a kapitan Caprilli, jego wielki twórca, w tymże roku zostaje kierownikiem ekwitacji w Centrum Wyszkolenia Kawalerji



Signor Paderni. Foto: Tavera, Pinerolo.

w Pinerolo, gdzie wprowadza w życie swoje nowe, oryginalne na ówczesne czasy zasady.

Z tą chwilą, cała ekwitacja włoska bierze nowy kurs, nikomu jeszcze nieznany kierunek naturalny.

CAPRILLI ZGINĄŁ — JEGO IDEA ŻYJE.

Niestety, nie danem było Caprilli'emu rozpoczęte dzieło kontynuować. 7 grudnia 1907 r., a więc niespełna w rok po objęciu kierownictwa szkoły, Caprilli ginie nagle, tragicznie, na skutek wypadku z koniem w czasie swych codziennych, niebezpiecznych ćwiczeń w polu.

Koń sam bez jeźdźca wraca do stajen, by zawiadomić o wielkiej stracie, jaką poniosła włoska kawalerja. Jednakże idea Caprilli'ego, która Włochom dała w sporcie konnym t. j. w jeździe terenowej i skokach ogromną przewagę nad wszystkiemi najsławniejszemi szkołami maneżowemi, przetrwała i wniknęła w życie jeździeckie.

W ciągu ostatnich 30 lat naturalny system jazdy Caprilli'ego rozchodzi się po świecie całym, robiąc wyłom w najbardziej zatwardziałych i zaśniedziałych poglądach, zyskując sobie uznanie wszystkich kulturalnych narodów.

Nowemu prądowi w jeździectwie długo opierały się narody, chlubiące się z posiadania sławnych szkół klasycznych, (Francja i Niemcy). Nie chciały one przez długi czas uznać nowego kierunku, spojrzeć prawdzie w oczy i przyznać otwarcie, że szkoła maneżowa kończy się tam, gdzie zaczyna się prawdziwe życie konia i jeźdźca i ich praktyczna wartość t. j. teren, wyposażony w przestrzeń i naturalne przeszkody.

Caprilli nie zdążył niestety opisać swego systemu, nie pozostawił po sobie żadnego regulaminu, ani prawie żadnych zapisków, dotyczących systemu i kierunku, jaki stworzył i wprowadził w życie. Swoim następcom, w których nie zdążył, w tak krótkim czasie swego dyrektorstwa, wpoić swych poglądów na całość ekwitacji, Caprilli nie zostawił żadnych pisanych wytycznych.

Wszystko, co dzisiaj wiemy o systemie Caprilli'ego, przeszło przez usta lub pióro tych ludzi, którzy Caprilli'ego pamiętają, którzy go obserwowali, lub słyszeli, tak czy inaczej po swojemu go rozumieli i poniekąd swój osobisty pogląd w słowa i idee Caprilli'ego wpletli.

Należy wskutek tego przypuszczać, iż dzisiejszy kierunek ekwitacji włoskiej nie jest najczystszą formą wskazań Caprilli'ego.

Jedno trzeba stwierdzić, że system naturalny nie ma obecnie we Włoszech przeciwników mimo, że niektórzy koledzy, uczniowie bądź dawni przełożeni Caprilli'ego, pamiętający jego nauki, nie są całkiem ze sobą w zgodzie, wysuwając zarzuty nie co do samych zasad systemu naturalnego, którym się zresztą chlubią, lecz co do braków, jakie dają się wyraźnie zauważyć w obecnym kierunku ujeżdżania konia, na co w szkołach włoskich dzisiaj nie zwraca się dostatecznej uwagi.

Jeśli o powyższem wspomniałem, to jedynie dlatego, by ktoś nie sądził, iż są to wady płynące z naturalnego systemu.

IDEALNE WARUNKI PRACY W PINEROLO.

Szkoła w Pinerolo posiada trzy ujeżdżalnie, z których dwie są stare, niewielkie, natomiast trzecia im. Caprilli'ego, zupełnie nowocześnie urządzona, duża i jasna, o wymiarach: 70 m. długości i 30 m. szerokości, wygląda wspaniale. W pobliżu stajni i koszar znajduje się plac przeszkód — Campo d'Ostacoli (w obwodzie około 1200 m.), na którym zbudowane są wielkie ilości najpotrzebniejszych przeszkód stałych, bankietów (przeważnie kamiennych) i rowów, oraz korytarz dla niektórych koni zbyt ryzykownie skaczących.

Oprócz tego, włoska szkoła posiada w mieście jeszcze dwa place: jeden tor konkursowy, przeznaczony do występów oficjalnych, drugi w innym końcu miasteczka — roboczy, na którym urządzono tor ściśle o wymiarach rzymskiej Piazza di Siena, gdzie odbywają się, jak wiadomo, doroczne zawody międzynarodewe. Wszystko to, co wymieniłem, jest jednak drobiazgiem w porównaniu z terenem również własnym szkolnym, t. zw. Galoppatoio generale Berta, położonym o 4½ km. za miastem.

Elastyczny, zalesiony teren, o obwodzie 3.200 m., specjalnie ogrodzony, zawiera właściwie wszystko, co sobie jeździec wymarzyć może.

Galoppatoio posiada tor z piasku, zdatny do galopów prawie cały rok bez przerwy.

Do toru z piasku przytyka tor płaski, zielony. Linje wewnętrzne, przekątne i poprzeczne, wyzyskane są na piękne szerokie tory przeszkodowe.

Resztę terenu zalesiono akacją i przeznaczono na cały szereg przebiegów (parcoursów). Pełno tam wąskich ścieżynek i krętych dróg, na których zbudowane są stałe przeszkody od 60 cm. do 120 cm. wysokości.

Tak więc w terenie Galoppatoio generale Berta znajduje się kilkanaście zawsze gotowych torów (parcoursów) z ok. stu różnemi przeszkodami (rowy, płoty, bankiety i zeskoki). Wszystko obmyślane logicznie i planowo, tak, że bez trudności można zachować kolejność stopniowania zaprawy, od najłatwiejszych ćwiczeń począwszy, aż do najwymyślniejszych włoskich łamańców, wymagających dużej rutyny i przygotowania tak jeźdźca. jak i konia.

W środku tego olbrzymiego placu znajdują się budynki gospodarcze dla obsługi, która tam (w niewielkiej ilości) stale mieszka, oraz stajnie, działki i półka przeznaczone dla koni, wymagających odpoczynku na trawie, lub dla wysłużonych weteranów. Spacerując właśnie po tych pólkach, spotkałem starego, sławnego „Trebecco", młodszego kolegę, mojego już dziś nie żyjącego „Jaśka" i „Picadora", które swego czasu, w latach 1923—1925, były czołowemi końmi w Europie.



Frederico Caprilli. Foto: Tavera, Pinerolo.

TOR DI QUINTO



Mjr. Formigli, Komendant Szkoły Tor di Quinto na polowaniu z mjr. A. Królikiewiczem. 1934.
Foto: P. Lucchesi, Roma.

O parę kilometrów na północ od Rzymu, między pagórkami, ciągnącemi się wzdłuż prawego brzegu Tybru, znajduje się miejscowość Tor di Quinto.

Na jednem ze wzniesień istniał tu kiedyś malowniczo położony, stary folwark, otoczony drzewami.

Rozległy widok na wieczne miasto przesłania zielone Monte Pincio, odgrodzone wstęgą żółtego Tybru.

U stóp folwarku, w dolinie powstałej prawdopodobnie z dawnego koryta rzeki, leży kawał płaskiego terenu.

W roku 1891 rząd włoski, wykupiwszy to całe gospodarstwo wraz z zabudowaniami, założył tu szkołę jazdy polowej.

Scuola di Cavalleria — Distaccamento Tor di Quinto, jest „Oddziałem" — częścią, a raczej dalszym ciągiem ekwitacji, mającej swój początek w Centrum Wyszkolenia Kawalerji w Pinerolo. Zajmuje się i szkoli jedynie w jeździe konnej. Kurs nosi nazwę: Corso Complementare di Equitazione di Campagna di Tor di Quinto. Jest zatem uzupełniającym kursem jazdy polowej, przeznaczonym dla młodych podporuczników kawalerji, którzy po ukończonym 9-cio miesięcznym kursie aplikacyjnym w Pinerolo i 3 miesięcznej przerwie (czas pobytu po szkole na manewrach w pułku), muszą przejść jeszcze dopełnienie wyszkolenia, specjalnie jeździeckiego.



Caprilli na „scivolone" (ześlizg), 1905.
Foto: Tavera, Pinerolo.

Do niedawna w Tor di Quinto były w każdym roku dwa jednakowe trzymiesięczne okresy wyszkoleniowe — obecnie istnieje tylko jeden kurs przedłużony do 6-ciu miesięcy.

Uczniowie przybywają tu z pułków ze swemi dwoma końmi, z których jeden musi być koniem własnym, służbowym, pełnej, lub półkrwi, drugi natomiast oficerski służbowy pułkowy. Oprócz tego szkoła na czas kursu przydziela każdemu oficerowi jeszcze po dwa konie pełnoletnie, powyżej lat 7.

Przygotowanie jeździeckie polega na grupowych ćwiczeniach na przeszkodach **tylko stałych**, sztucznych i naturalnych, na placu ćwiczebnym, znajdującym się w środku szkolnego toru wyścigowego, na jeździe po drogach i w okolicznym terenie, na polowaniach konnych za psami na lisa, na publicznych biegach naprzełaj (Cross-Country) i wyścigach przeszkodowych, płotowych i płaskich, oraz na indywidualnej zaprawie w publicznych konkursach hippicznych.

Najważniejszą przyczyną rozdziału włoskiej ekwitacji na dwie szkoły tak od siebie odległe, był brak w pobliżu Pinerolo odpowiednich terenów do jazdy polowej, niemożliwość udziału uczniów w polowaniach i wyżej wymienionych gałęziach klasycznych sportów konnych.

Te właśnie względy przemówiły za stworzeniem szkoły w Tor di Quinto, które swojem położeniem i bliskością licznych towarzystw popierania wszelakiego sportu konnego i hodowli konia włoskiego, powyższym warunkom doskonale odpowiadało.

Milami ciągnąca się Campagna Romana, jeszcze dzisiaj pozbawiona prawie zupełnie jakiejkolwiek kultury rolnej, z powodu swej kamienistej, jałowej gleby — teren pagórkowaty, nagi, zrzadka gdzieniegdzie porosły krzakami, poprzerzynany licznymi strumykami, ostro w ziemię wrytymi, poprzegradzany tysiącem typowych, mocnych, włoskich stacjonat i wałów z kamieni, nadaje się jedynie do wypasania bydła i owiec, a jednocześnie znakomicie do polowań konnych.

Rzymskie Tow. Polowań na lisa — „Societa Romana della caccia alla Volpe", założone w rok 1862, w ciągu prawie pięciomiesięcznego sezonu, trwającego od listopada do końca marca, urządza 2 razy w tygodniu konne polowania.



Popis szkoły Tor di Quinto przed królem. Zastęp 30 jeźdźców na „Scivolone". Wśród jeźdźców włoskich — mjr. Królikiewicz.

Ponadto, trwający od 1 stycznia do 15 lutego zimowy sezon wyścigów, głównie przeszkodowych, płotowych, płaskich i biegów naprzełaj, które odbywają się na szkolnym torze w Tor di Quinto, a urządzane są przez Rzymskie Tow. Popierania Wyścigów, jak również cały szereg coniedzielnych publicznych treningowych konkursów hippicznych, które odbywają się w Rzymie na ćwiczebnym placu w Villa Umberto, tuż obok międzynarodowego toru Piazza di Siena, bądź na polu przeszkód — Campo Ostacoli dei Parioli — w pobliżu Ponte Milvio, a urządzanych przez Rzymskie Tow. Ekwitacji, daje maksimum tego, co dać można dla rozwoju włoskiego jeździectwa i sportu konnego.

Trzeba przyznać Włochom, że nie żałowali środków i wysiłków, aby stworzyć możliwie najdogodniejsze warunki dla podniesienia i egzystencji swej ekwitacji; że dzięki swemu naturalnemu systemowi, przed 30-stu prawie laty, wysunąwszy się na czoło wszystkich narodów w dziedzinie jazdy terenowej, a szczególnie skoków, za nic nie mają zamiaru tego pierwszeństwa nikomu ustąpić i w dalszym ciągu łożą na cel ekwitacji dużo pieniędzy, czasu, środków i uwagi, czego jednym z najlepszych dowodów jest choćby to, że kurs jazdy w Tor di Quinto, doniedawna trwający tylko 3 miesiące (co nawiasem mówiąc też dużo znaczy), obecnie przedłużono do 6-ciu.

Szkoła w Tor di Quinto, ze względu na swe specjalne przeznaczenie, krytej ujeżdżalni nie posiada zupełnie.

Z powodu klimatu i gliniastej nieprzepuszczalnej gleby, nie jest w stanie funkcjonować dłużej, niż w ciągu najwyżej 6-ciu miesięcy późnej jesieni i zimy, to jest sezonu, obfitującego w deszcze, zmiękczające ten twardy teren.

Już bowiem w pierwszych dniach marca ziemia wysycha całkowicie, przemieniając się w skałę. Częste północne, zimne wiatry — Tramontana, naprzemian z afrykańskim dusznym Sirocco, przyspieszają gwałtownie i tak dość szybki proces zamierania i stwardnienia gruntu prawie na kamień.

To też w końcu marca, po dorocznym przeglądzie, dokonywanym przez króla i bardzo efektownych popisach uczniów, na które zjeżdża się cały elegancki Rzym, wszystkie ambasady, poselstwa i wojskowe zagraniczne misje — Szkoła zamyka swe, dla wszystkich gościnne, podwoje. Następuje długi okres bezrobocia, miłe „dolce far niente" dla zmęczonych koni, aż do następnego kursu, który się rozpocznie znowu dopiero 1 października.

Ulubioną specjalnością Włochów są spadziste zjazdy, t. zw. **„Discese"** — zejścia, które oni umyślnie wyszukują, przebywając je często w galopie, jeśli tylko kąt nachylenia na to pozwala, bez względu na twardość i nierówność gruntu, oraz długość skłonu góry.

Zjazdy po bardzo stromych, nieraz prawie pionowych, niezawsze równych ścianach, t. zw. **„Scivolone"** — ześlizgi kilkumetrowej wysokości, są również częstem, pasjonującem i ryzykownem ćwiczeniem, które tak, jak „discesa", ma wyrobić u jeźdźca „serce" i mocny dosiad, u konia zaś posłuszeństwo i umiejętność nieraz gwałtownej, natychmiastowej zmiany równowagi.

Nadmienić trzeba, że przy pokonywaniu powyższych przeszkód, jest rzeczą ważną, by jeździec dostosował się całkowicie do ruchu i pozycji zwierzęcia, by mu nie narzucał bezwzględnie



Polowanie par force w Campagni Romana.



Generał Baistrocchi, v.-minister Spraw Wojsk., jako porucznik w Tor di Quinto, 1900.

swych ludzkich pojęć o równowadze, którą koń sam doskonale znajdzie i zachowa, jeśli mu się potrafi pozostawić maksimum swobody całego jego ciała, szczególnie grzbietu, przez pochylenie tułowia jeźdźca do przodu, głowie i szyji zaś konia da się możność dowolnej pracy, przez całkowite oddanie wodzów, tyle by luźnie zwisały, choćby się odnosiło wrażenie, że koń zaczyna tracić równowagę, tocząc się bezwładnie coraz szybciej w dół, — że musi za chwilę upaść.

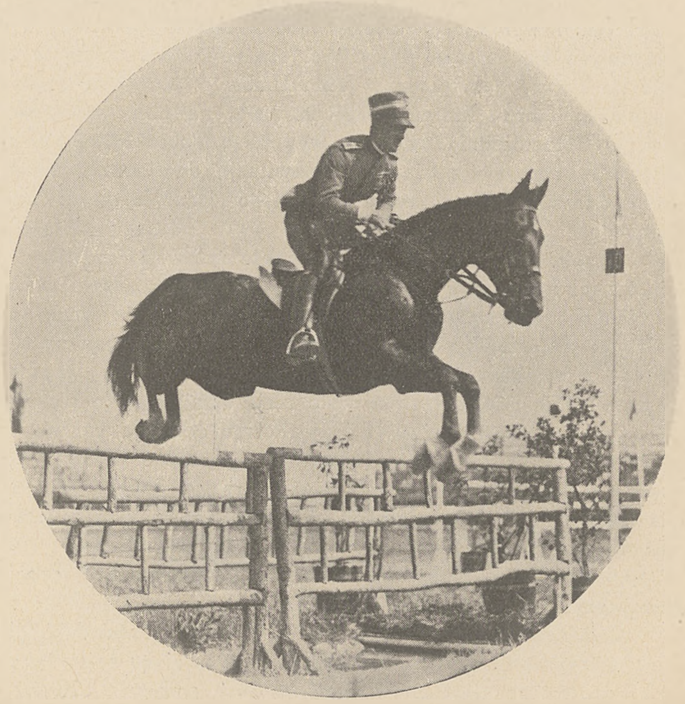
Tor di Quinto jest szkołą niejako akrobatyki jeździeckiej, w trudnym, a nawet dość przykrym terenie, a przedewszystkiem jest właściwie szkołą konnych sportów wojskowych — tych sportów, które mają duży związek i bardzo wybitny wpływ na rozwój sztuki i zdolności jeździeckich każdego młodego kawalerzysty, wyrabiając w nim i koniu znakomicie dzielność, tężyznę i charakter.

Celem szkoły Tor di Quinto jest: przez pokonywanie przeszkód **stałych** tak na placu ćwiczebnym, jak w różnym dość trudnym terenie, indywidualnie, oraz przy współzawodnictwie rozwinąć w jeźdźcu i koniu zmysł szybkiej orjentacji, decyzji, chęci ryzyka, serca i odwagi, charakteru, znajomości terenu i zastosowania się do niego, wzajemnego poznania i zgrania się we wspólnym wysiłku i ruchu, w myśl dewizy włoskiej ekwitacji: **Sempre avanti — zawsze naprzód!**

Ramy niniejszego szkicu są zbyt szczupłe, bym mógł szczegółowo opisać wszystko, co widziałem, przeżyłem, doświadczyłem i przemyślałem w ciągu trzymiesięcznego mego pobytu w tej wspaniałej, jedynej w swoim rodzaju włoskiej szkole jeździeckiej, nastawionej całkowicie, a może nawet nieco krańcowo na system naturalny.

Nie zapomnę nigdy tych niezwykłych wrażeń, jakich tam doznałem, wśród bardzo miłych warunków koleżeńskich wszystkich oficerów szkoły, stworzonych przedewszystkiem, dzięki prawdziwie kawaleryjskiej uprzejmości i grzeczności komendanta Tor di Quinto majora Francesco Formigli, znanego nam również z warszawskiego toru, mego starego znajomego i niejednokrotnie jednego z najświetniejszych moich przeciwników w najpoważniejszych zawodach konnych Europy.

Na tem miejscu składam Mu jeszcze raz za wszystko serdeczne podziękowanie, oraz życzenia dalszego zadowolenia i radości tak w służbie, jak w życiu prywatnem i ulubionym sporcie konnym.



Kpt. Lequio.



Szkoła podchorążych w Möckernblock.

NIEMCY

Photos: W. Tiedemann, Hanower.

Główny gmach szkoły kawaleryjskiej w Hanowerze.



HANOWER

Szkoła kawaleryjska

HISTORJA, TRADYCJE, ODRODZENIE.

Szkoła kawaleryjska w Hanowerze, jest, obok szkoły w Saumur i dawnej szkoły cesarskiej w Wiedniu (Reitlehrerinstitut), najstarszą tego rodzaju placówką w Europie. Piękne tradycje przedwojennego jeździectwa niemieckiego, wszystkie głośne nazwiska najlepszych jeźdźców Rzeszy, wszelkie triumfy na hippodromach wiążą się ściśle z tą szkołą. Jednocześnie szkoła hanowerska była terenem najróżnorodniejszych doświadczeń i przemian w sztuce jazdy konnej. Szkoła w Hanowerze była przez długie lata przed wojną, a stała się od niedawnego czasu ponownie — dzięki wielkiej energji i pracy zapalonych entuzjastów sportu konnego — sztandarem niemieckiej sztuki jeździeckiej, symbolem „najlepszego" na co stać jeździectwo Rzeszy.

Tradycje szkoły hanowerskiej, „przeskoczyły" — jak to już zaznaczyłem, złe czasy powojenne, Hanower jest znowu Mekką jeździectwa niemieckiego. Zginęły wprawdzie — chyba bezpowrotnie — zewnętrzne błyskotliwe oznaki świetności Wojskowego Instytutu Jazdy, gromadzącego w swych murach nietylko elitę jeździecką, ale i elitę towarzyską armji pruskiej. Barwne uniformy 110 pułku kawalerji znikły bezpowrotnie z ulic rozbawionego Hanoweru, zastąpiły je szare, proste mundury Reichswehry. Ale duch dawnej szkoły nie zmienił się i przetrwał złe czasy.

Przetrwała również tradycja wyznaczania na komendantów szkoły ludzi naprawdę wybitnych, ludzi którym powierzano zawsze jakieś specjalnie trudne zadania do wykonania. Każdy z komendantów szkoły hanowerskiej musiał stworzyć coś nowego, dorzucić swoją cegiełkę myśli oraz inicjatywy, posunąć udoskonalenie metod szkolnych, choćby o mały krok naprzód.

Wielka wojna rozproszyła wszystkich instruktorów oraz cały materjał koński na cztery świata strony. Trzeba było odbudowywać szkołę ze szczątków dawnej armji, marnych resztek, jakie zostały.

Fakt, że mimo niezwykle ciężkich warunków, szkoła potrafiła należycie ugruntować swe istnienie, należy w pierwszym rzędzie przypisać talentowi organizacyjnemu gen. Seyfferta. Jego następca gen. v. Kayser, mając już utrwalony grunt pod nogami, nadał wysoki poziom wyszkoleniu a nadto, zatroszczył się o poprawienie wartości koni szkoły hanowerskiej, dzięki czemu stworzył podstawy do sukcesów na polu sportowem.

Pod kierownictwem trzeciego komendanta gen. v. Seefrieda wychowankowie szkoły sięgnęli po sukcesy w turniejach.

Następny komendant gen. Preusser zwrócił przedewszystkiem uwagę na należyte organizowanie zawodów hippicznych i wszechstronnych prób konia.

Każdy z tych czterech komendantów konsekwentnie pracował dla przyszłości, to też wychowankowie szkoły, kierowanej obecnie przez gen. v. Dalwigk zdołali wywalczyć sobie uznanie w międzynarodowym świecie jeździeckim.

PROGRAM PRACY I MISJA HANOWERU.

Główne zadanie szkoły kawaleryjskiej w Hanowerze polega, podobnie jak i w czasach dawniejszych, na szkoleniu oficerów i podoficerów na instruktorów dla poszczególnych oddziałów kawalerji i grup jeździeckich. Kurs zarówno oficerski, jak i podoficerski trwa dwa lata. Szkoła hanowerska daje swym wychowankom zasadnicze podstawy sztuki jeździeckiej. Dzięki zapasowi zdobytych tutaj wiadomości, wychowankowie szkoły tem łatwiej i tem skuteczniej mogą uzupełniać swe wykształcenie jeździeckie dalszą pracą indywidualną w wybranej gałęzi tego sportu. Kierownictwo szkoły pamięta dobrze o trzech podstawowych zasadach: 1. prawidłowy siad decyduje o wyczynach jeźdźców; 2. tylko troskliwie we wszystkich szczegółach wypracowywany koń pozwala na nauczenie się i zachowanie bez odchyleń prawidłowego dosiadu; 3. wielkie wyczyny jeździeckie muszą być

oparte o wytrwałą, żmudną „koronkową" pracę, popartą wieloletnim doświadczeniem. Szkoła hanowerska szybko przejęła i udoskonaliła nowe prądy panujące w jeździectwie światowem. ona nowe problemy odpowiednio praktycznie rozwiązała i przystosowała.

Zasadniczy zwrot ku lepszemu w niemieckim sporcie jeździeckim nastąpił z chwilą, gdy młodzi oficerowie szkoły hanowerskiej zaczęli startować w zawodach konnych. Robili to z wielkim zapałem i ambicją.

Okazało się, że liczne turnieje jeździeckie i konkursy hipiczne są najlepszą formą doprowadzenia do szczytów umiejętności jeźdźca i konia.

Konkursy umożliwiają kontrolowanie, poprawianie i popularyzowanie jednolitego, prawidłowego stylu jazdy, który z Hanoweru promienieje na cały kraj. Z chwilą, gdy tę prawdę zrozumiano i wprowadzono w czyn, krzywa powodzenia strzeliła raptownie do góry, zachęcając szerokie rzesze jeździeckie, przez co ogólna przeciętna również znacznie się podwyższyła.

Szkoła rozporządza dziś nareszcie pełnym składem koni z rodowodami i dostateczną ilością dobrego remontu.

Szkoła składa się ze: 1) szkoły podchorążych, 2) właściwej szkoły jazdy z pododdziałami dla oficerów i podoficerów (każdy z pododdziałów ma swych własnych instruktorów).

W skład szkoły jazdy wchodzą oddziały: szkolny, skakania i wszechstronnych prób konia, jazdy terenowej z wyścigową włącznie, powożenia.

W szkole hanowerskiej pracuje 17-tu oficerów — instruktorów stałych. Pozatem przydzielani tam są od czasu do czasu różni fachowcy na krótsze okresy czasu.

SZKOŁA JAZDY.

Każdy uczeń pozostaje w tej szkole 2 lata, studjując zarówno jazdę maneżową, jak również skoki przez przeszkody i jazdę w terenie.

Materjał koński, zgrupowany w tym oddziele jest bardzo jednolity, lepszy niż w pułkach kawaleryjskich. Konie są znakomicie ujeżdżone, tak że można się na nich wiele nauczyć.

Wszyscy uczniowie tego oddziału muszą brać jesienią udział w polowaniach. Znawcy z przyjemnością oglądają te oddziały. Każda postać — jeździec i koń — jak odlane z jednej formy, konie znakomicie „postawione", poruszające się z ochotą, wykonywujące różne zwroty i figury z niezwykłą precyzją i łatwością. Jeźdźcy, głęboko i mocno, a przytem swobodnie i wygodnie siedzący w siodle. Ten oddział demonstruje bezwątpienia najlepszy styl niemieckiej jazdy konnej.



Szef Depart. Kaw. M. S. Wojsk. pułk. dypl. Jan Karcz, w towarzystwie attaché wojsk. w Berlinie ppłk. Szymańskiego, zwiedza Szkołę Jazdy w Hanowerze. Za nim gen. v. Dalwigk, komendant szkoły.

ODDZIAŁ SZKOLNY.

Oddział ten gromadzi sporą liczbę młodych, obiecujących koni wybitnego pochodzenia. Chody wspaniałe, pokrój wybitny. Poziom koni, zgrupowanych w stajni szkolnej, stale się podnosi. Kierownictwo uważa, że poziom ten nie jest jeszcze dostatecznie wysoki, aczkolwiek jest na najlepszej drodze do osiągnięcia stopnia wystarczającego.

Na czasowem przeszkoleniu znajdują się tutaj obecnie dwa konie pełnej krwi: Heluan i Blaublüter. Dzięki przychylnemu stanowisku zarządu stadnin pruskich, stajnia szkolna pozyskała kilka bardzo obiecujących młodych Trakehnów.

Każdy koń jest indywidualnie pracowany. Kierownik oddziału — rtm. Gerhard od rana do nocy obserwuje tę pracę, udzielając rad teoretycznych bądź praktycznych, ilekroć zajdzie tego potrzeba. Praca w tym oddziele biegnie całkowicie po linji klasycznego ujeżdżania, przy zastosowaniu pewnych drobnych zmian, które okazały się pożyteczne w praktyce.



Ćwiczenia w skokach przez przeszkody na ujeżdżalni otwartej.

ODDZIAŁ SKAKANIA I WSZECHSTRONNYCH PRÓB KONIA.

Temu oddziałowi zawdzięcza szkoła hanowerska swą sławę powojenną, gdyż wspaniałe zwycięstwa niemieckiej drużyny jeździeckiej w ostatnich trzech latach wzbudziły wielkie zainteresowanie całego świata szkołą w Hanowerze.

Jest rzeczą pewną, że przeciętna wyczynów masy podnosi się w pierwszym rzędzie dzięki mistrzowskim wyczynom szczupłej garstki elity, pracującej w specjalnych warunkach. Tego rodzaju sukcesy, jakie odnoszą w ostatnich latach kawalerzyści niemieccy, działają zachęcająco na ogół jeźdźców, który z tym większym zapałem studjuje wzory mistrzów.

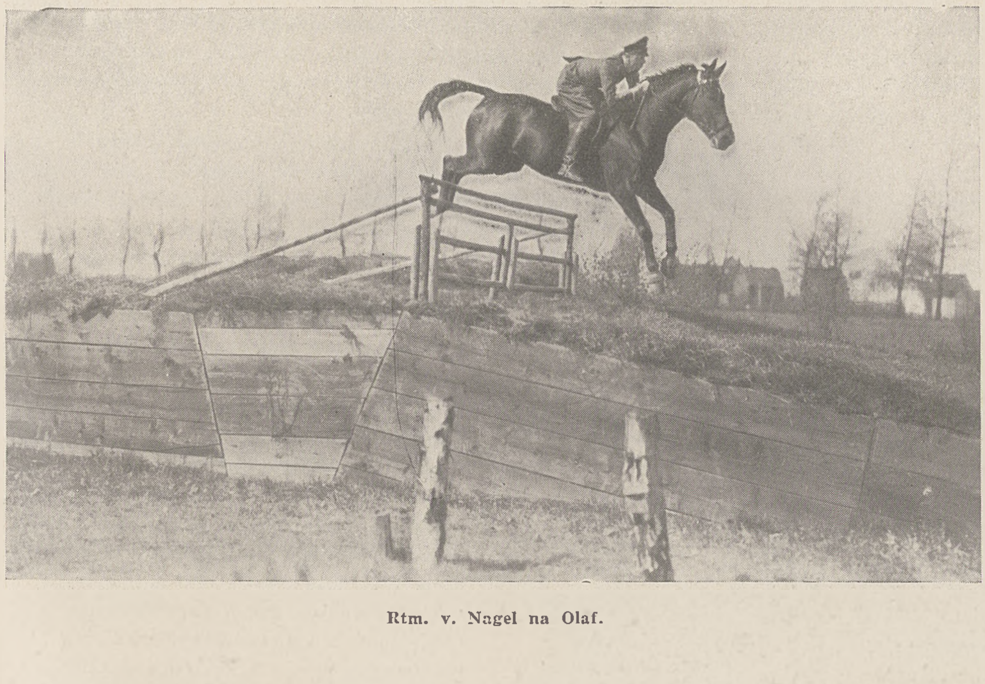
Władze, kierujące jeździectwem, zrozumiały dostatecznie wcześnie, że stworzenie takiej właśnie stajni skoczków i koni wszechstronnie wyrobionych było niezbędnym warunkiem w uzyskiwaniu sukcesów na arenie międzynarodowej. Bez tego rezerwoaru specjalnie przygotowanych koni, jeździectwo niemieckie nie byłoby w stanie dotrzymać kroku rozwojowi sportu konnego w innych krajach.

Stajnia skoczków w Hanowerze, pozostająca pod fachowem kierownictwem mjr. v. Waldenfels'a spełniła w zupełności pokładane w niej nadzieje. Mjr. v. Waldenfels wpłynął, dzięki osobistym zdolnościom, w sposób wybitny na osiągnięcie poziomu obecnego.

Oddział zarówno jak i szkoła przejdą wielką ogniową próbę w roku 1936-ym na XI-ej



Konie z oddziału wszechstronnych prób konia, w terenie.



Rtm. v. Nagel na Olaf.

Olimpjadzie w Berlinie, do której wszystko jest już na terenie Hanoweru jaknajtroskliwiej przygotowane.

Oddział przejmuje ciągle z różnych stron kraju nowe, wybitne talenty końskie, które się specjalnie wyszukuje. W chwili obecnej znajduje się „na warsztacie" około 20-tu młodych, znakomicie się zapowiadających koni, należących do szkoły, bądź też będących prywatną własnością oficerów i jeźdźców cywilnych.

Sposób szkolenia koni w tym oddziele pozostawia niezatarte wrażenie. Hala do treningu zimowego onieśmiela swym ogromem: jest 150 mtr. długa i 25 mtr. szeroka. Na tej przestrzeni można z łatwością galopować i trenować w skokach przez najrozmaitsze przeszkody (stały bankiet ziemny w tej ujeżdżalni).

W pobliżu ujeżdżalni krytej znajduje się plac przeznaczony do ćwiczeń w czasie miesięcy ciepłych. Stoi szereg stałych i ruchomych przeszkód, rozstawionych bardzo celowo. W niedalekiej odległości od zabudowań tego oddziału znajduje się wspaniały teren naturalny z licznemi przeszkodami, jak: rowy, mury, zjazdy i t. d. Obok — teren ćwiczebny zalesiony. Jak z powyższego opisu widać, zarówno jeździec, jak i koń mają możność ćwiczenia wszelkich kombinacyj przeszkodowych różnego typu parcours'ów.

Przy tego rodzaju urządzeniach i odpowiednio stosowanej metodzie, młode konie uczą się bawiąc i odrazu nabierają zaufania do swego „zawodu" skoczków. W trakcie wyszkolenia konie przerabiają tak wielką kombinację różnych przeszkód i parcours'ów, że nic w tej dziedzinie nie pozostaje dla nich nieznanego — żadnych niespodzianek.

Konie wybrane do drużyny reprezentacyjnej otrzymują przed każdemi zawodami osobne przeszkolenie, mjr. v. Waldenfels potrafi znakomicie postawić djagnozę braków danego konia i zaaplikować mu odpowiednie lekarstwo w postaci stosownych ćwiczeń.

Uzupełnianie pogłowia końskiego w tej stajni jest celowe i zapobiegliwe. Konie skupuje się ostrożnie, po dokładnem przestudjowaniu ich pochodzenia, wyników i ewentualnych możliwości. Zakupy robi się we właściwym czasie, tak że stajnia ma zapewniony dopływ świeżych sił w porę i w dostatecznej ilości.

W stajni skoczków stoi cały szereg koni, będących prywatną własnością oficerów. Konie te przyczyniły się znakomicie do sukcesów stajni. Właściciele ich ze swej strony oddają swe konie do dyspozycji szkoły na każde zawołanie. Ta wzajemna

współpraca, wzajemne świadczenie sobie usług, doprowadziły właśnie do tak wielkich sukcesów.

Wszelkie talenty jeździeckie, jakie zjawiły się w ostatnich czasach na terenie Rzeszy, znalazły się ostatecznie w tym oddziele i, dzięki gruntownemu i fachowemu szkoleniu, doszły do tak wysokiej formy, jaką obserwowaliśmy w czasach ostatnich.



Por. v. Plötz na Cheruskerfürst w biegu myśliwskim. (Najlepszy niemiecki styl skakania).

ODDZIAŁ JAZDY TERENOWEJ.

Głównym zadaniem tego oddziału, mieszczącego się w rozległych budynkach, stojących poza zabudowaniami szkoły jazdy, jest szkolenie młodych oficerów w jeździe wyścigowej i popieranie wszelkiemi dostępnemi środkami wyścigów dżentelmeńskich. Ponieważ środki tego oddziału są dość ograniczone, nie jest on wstanie kupować najlepszych koni, jakie zjawiają się na rynku, zmuszony więc jest do kontentowania się materjałem nieco gorszym — nie ekstra klasą, ale zato bardzo starannie dobieranym i selekcjonowanym.

Mimo utrudnień i wąskich ram, w jakich rozwija się działalność tego oddziału, wyniki, osiągnięte przez jego wychowanków w ostatnich czasach, są godne uwagi i uznania. Niemal wszyscy wybitniejsi jeźdźcy Niemiec, jacy stawali w wyścigach dżentelmenów w roku 1933-m, przeszli właśnie przez twardą szkołę oddziału wyścigowego Hanoweru.

Jesienią oddział wyścigowy i myśliwski zajmuje się polowaniami, które odbywają się co roku od września do listopada — dwa razy w tygodniu. Wysiłek personelu tego oddziału w okresie polowań, jest, ze względu na niezwykle rozległy zakres pracy, ogromny.

TYLKO KONIE NIEMIECKIE...

Szkoła kawaleryjska w Hanowerze pracuje tylko na koniach chowu niemieckiego. Oddział jazdy terenowej oraz oddział szkolny posiadają niemal wyłącznie konie wschodnio-pruskie oraz małą ilość hanowerów. Natomiast w oddziele skakania i wszechstronnych prób konia znajdujemy wszelakie odmiany wierzchowych koni niemieckich.

Zwiedzający zauważy w szkole hanowerskiej mnóstwo interesujących osobliwości. Każdy jeździec lub miłośnik konia, po spędzeniu kilku godzin na terenie szkoły, odejdzie pełen nowych wrażeń i podniet w kierunku uprawianego sportu. Przeżycia i doświadczenia całej generacji jeździeckiej znalazły tutaj swe pomniki i każdy metr tych budynków, wzorowych pod każdym względem, przepełniony jest tradycją i wspomnieniami.

Praca w szkole hanowerskiej służy przedewszystkiem celom militarnym. Sport jeździecki jest jedynie środkiem do kontrolowania i opieki nad należytem wyszkoleniem jeździeckiem, a nie głównym celem szkoły. Nowoczesny kawalerzysta musi obok innych ćwiczeń, o charakterze ściśle militarnym, uprawiać także ćwiczenia z zakresu sportu konnego, gdyż tego wymaga jego trudny zawód.

Niemcy są państwem o bardzo rozwiniętej hodowli, o dużem zamiłowaniu do sportu konnego. Dlatego tak bardzo potrzebnem okazało się utworzenie, względnie odrestaurowanie na terenie Rzeszy centrum, któreby było najwyżej postawionem laboratorjum sportu konnego, głównego odbiorcy produkcji krajowej konia szlachetnego.

Według Sankt-Georg
opracował **Topór.**



Rtm. Sahla na Niobe.



Patrol 5 szwadronu Krakusów rej. 15 pułk. ułanów, woj. poznańskie.
Na czele por. rez. Jerzy hr. Mielżyński.



Szwadron Krakusów na defiladzie 11.XI.1932 w Brześciu n/Bugiem.

Do czasu zasadniczej poprawy jakości i ilości dróg bitych w Polsce, czego trudno się spodziewać przed upływem lat 20-u, „konny" z natury rzeczy, specjalnie na niektórych połaciach Rzeczypospolitej, pozostanie jeszcze długi czas jednym z podstawowych środków łączności.

„KRAKUSI" — KADRY SPORTU JEŹDZIECKIEGO.

Tradycjonaliści ubiegłego stulecia rozdzierają szaty nad zanikiem zamiłowania do konia wśród młodego pokolenia większej własności ziemskiej. Jest to fakt przykry, ale nie można zapominać, że od 1900-go roku przybyło światu „kilka" wynalazków, które całkowicie pochłonęły uwagę tej grupy młodzieży. Mimo, że zainteresowanie sportem konnym wśród sfer powyższych zrobiło ostatnio krok naprzód, należy wątpić, czy stare rzeczy w tej formie, jak istniały niegdyś, wrócą. Aby tak sądzić, są poważne powody.

Dla małorolnego koń jest w wielu wypadkach jedynym, a napewno najtańszym środkiem komunikacji. Dlatego kocha swój żywy motor, myśli o nim i opiekuje się nim należycie, względnie będzie to robił po wskazaniu mu drobnych dodatkowych korzyści.

Koń dla małorolnego jest — jeśli idzie o komunikację — tem mniejwięcej, czem rower dla młodego chłopca w mieście z tym dodatkiem, że konia użytkuje się nietylko dla komunikacji, lecz również dla pracy w polu.

Dla małorolnego dobry koń jest potrzebą, ale zdobycie go jest i pewnym wysiłkiem gospodarczym. Natomiast młodzież ziemiańska już od kilkunastu lat zwraca pragnienia swoje w kierunku samochodu i samolotu. Te właśnie zdobycze techniki lat ostatnich interesują tę grupę młodzieży, na nich skupiają się pragnienia, w tym kierunku pracuje chęć posiadania. Koń interesuje nieliczną grupę prawdziwych jego wielbicieli. Dla większości — jest zbyt powolny, wobec 8-cylindrowych aut, „wyciągających" 150 km. na godzinę.

Polski Związek Jeździecki czynił i czyni poważne wysiłki w kierunku rozpowszechnienia sportu konnego i wciągnięcia doń szerokich warstw młodzieży. Niestety, Kluby w nim założone operują przeważnie na terenach niewdzięcznych, gdyż w miastach, gdzie koszt utrzymania konia jest nieproporcjonalnie wysoki, nietylko w stosunku do możliwości finansowych szerokich warstw, lecz również w stosunku do przyjemności, jakie za te pieniądze można osiągnąć w innych sportach (narty, turystyka. kajaki i t. p.). Dlatego w miastach sport konny uprawia garstka „przysięgłych" końskich entuzjastów oraz gromadka snobów. Na tej grupce nie można opierać rozwoju sportu konnego. Mam wrażenie, iż Związek Jeździecki, jeśli doprawdy zamierza pracować skutecznie nad propagandą sportu konnego, nie powinien szukać nowych form organizacyjnych, lecz wyzyskać oddziały „krakusów" istniejące już niemal na terenie całego kraju i nad niemi solidnie popracować. Jeśli praca prowadzona będzie należycie, za lat kilka sport konny w Polsce będzie jednym z najliczniej i najlepiej uprawianych.

Praca sportowa w oddziałach „krakusów" jest tembardziej miła i pożyteczna, że wiąże jednocześnie w sposób znakomity dwie sprawy: sport i przysposobienie wojskowe.

Oddziały „krakusów" — to wyjątkowo wdzięczny teren dla pracy sportowej. Ludzie, pozbawieni na wsi rozrywek miejskich, garną się do sportu z podwójną energją i zapałem. Organizowanie różnych zawodów, jak biegi w terenie, konkursy łatwych skoków, konne gry sportowe, służba gońca i t. p. nie przedstawiają żadnych trudności. Trzeba tylko raz ruszyć tę masę obywateli bardzo przychylnie nastawionych dla sportu, a w niedługim czasie hufce „krakusów" nietylko staną się jednostkami o wysokiem ogólnem wyrobieniu sportowem, lecz z pewnością wyłonią niejeden wielki talent sportowy.

T. G.



3 szwadrony Krakusów pow. włodzimierskiego na Wołyniu prezentują broń w czasie defilady 3.V. 1933 we Włodzimierzu.

Ppłk. Karol Rómmel

UWAGI O DAWNEJ I WSPÓŁCZESNEJ HIPPICE

Konna jazda, według najstarszych źródeł historycznych, znalazła pierwsze zastosowanie w wojnach, rozwój więc jej systemów szedł zawsze równolegle z ewolucją taktyki wojennej poszczególnych epok, stosując się jednocześnie do warunków etnograficznych kraju.

Nie należy również zapominać o wpływie zdobyczy technicznych, modyfikujących całą sztukę wojenną, na rodzaj stawianych koniowi wymagań.

Jazda naturalna — wschodnia.

„System" jeździecki koczowniczych narodów Wschodu polegał właściwie na idealnem zżyciu się jeźdźca z koniem; synowie tych plemion dosiadali koni od najwcześniejszego dzieciństwa, a jedyną „szkołą" młodzieży było wierne naśladownictwo wybitnych jeźdźców plemienia, co do niedawna zresztą mogliśmy jeszcze obserwować u kozaków. W każdej wsi, stanicy czy aule jeżdżono tak, jak jeździł jakiś „Griszka" albo „Dubow".

Jeździec instynktownie stosował się do konia, tworząc z nim nierozłączną całość, prawdziwego centaura, i nigdy nie potrafiłby wytłomaczyć, jaką drogą narzuca mu swoją wolę, co czyni, by go zatrzymać lub pchnąć naprzód, jak go prowadzi podczas walki z łukiem, piką, czy jataganem. Długoletnia praktyka nadawała ruchom jeźdźca Wschodu tę pewność i niezawodność, która cechuje czynności prawie nieświadome.

Postawa jeźdźca na koniu była zawsze i jest zależna od celu, ku któremu zdąża kawalerja.

Siad plemion koczowniczych już w najodleglejszych epokach zastosował się do:

a) władania białą bronią,

b) przebywania rozległych przestrzeni stepów, pustyń lub okolic górzystych.

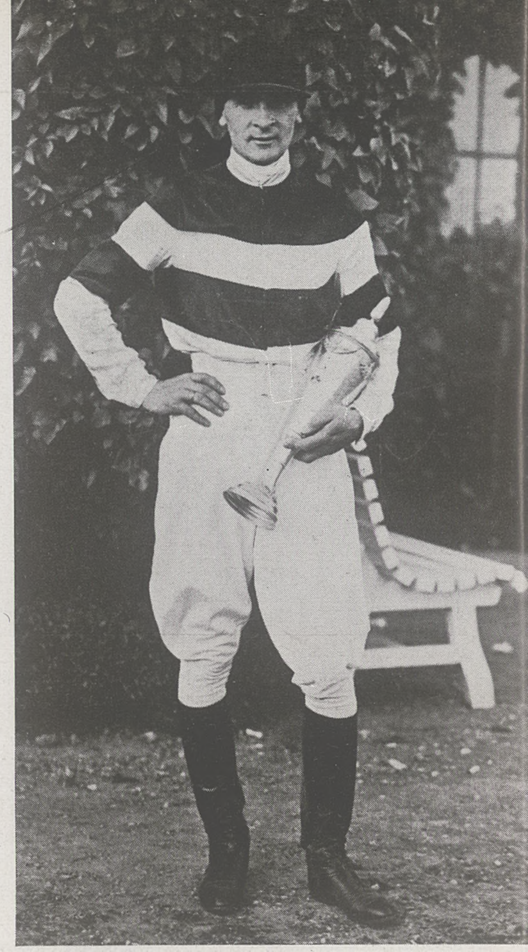
Wszystkie zastępy naturalnej jazdy, jak kozacy (dońscy, kubańscy, orenburscy), kirgizi, turkmeni, arabowie i inne półdzikie lub dzikie ludy Wschodu, od niepamiętnych czasów wojujące konno, — przyjęły **krótkie strzemiona** i walczyły, stojąc w siodle, co wyrabiało zwrotność koni wyłącznie na przodzie. Osiągnięta tą drogą zręczność i ruchliwość dotąd wzbudza powszechny podziw.

Z powodu małej masy koni i nieumiejętności walki w szykach zwartych, narody te obrały za system bitwy — starcia w pojedynkę, do których zmuszano przeciwników specjalną taktyką wojenną. Naturalna kawalerja nie przyjmowała nigdy szarży zwartych szyków, a sam charakter jeźdźców ciągnął ich nieprzeparcie ku potyczkom, mającym raczej cechy indywidualnych zapasów.

Bezkres obszarów, które należało przebywać, w stosunkowo krótkim czasie, wymagał również zastosowania siadu do przemarszów w szerokim stępie i długim galopie.

Jazda sztuczna — zachodnia.

Całkiem inny charakter miała kawalerja regularna cywilizowanych krajów Zachodu, ćwiczona według regulaminów i uzupełniana materjałem ludzkim, który należało dopiero z koniem „oswajać". Materjał koński ustępował również koniom wschodnim pod względem wytrzymałości, sztuczne bowiem warunki wychowu nie mogły przygotować go do niewygód i trudów wojennych.



Karol Rómmel.
Foto: N. Pełczyński — Warszawa.

Żołnierz zachodni, rekrutujący się przeważnie ze stanu włościańskiego, który jeśli używa konia, to wyłącznie jako siły pociągowej, — rozpoczynał już w wieku dojrzałym nowe życie na grzbiecie swego wierzchowca, a fizyczne niedołęstwo rekrutów zmusiło wszystkie regulaminy do przyjęcia głębokiego siadu.

Estetyka minionych epok, zwłaszcza epoki Odrodzenia nakazywała ponadto prostą, sztywną postawę, tak efektowną we wszelkiego rodzaju defiladach!

Ciężki, zbrojny jeździec galopował jedynie do szarży, a głęboki siad pozwalał mu przyjąć bez szwanku uderzenie lancy w pancerz.

Jazda Zachodu, który nie miał nigdy naturalnej kawalerji, — tak zwana „jazda sztuczna" hołdowała zawsze i wciąż jeszcze hołduje zasadom głębokiego siadu, długich strzemion, oraz sztucznej równowagi.

Zasady te, jak widzieliśmy, wypłynęły z konieczności ułatwienia rekrutom, czyli „jeźdźcom z musu", obcych im zadań, odpowiadając zarazem duchowi epoki i wymaganiom ówczesnej taktyki kawaleryjskiej. Walki w szykach zwartych, skomplikowane ewolucje na manewrach i defiladach, zmusiły do ujęcia konnej jazdy Zachodu w ramy regulaminów, które z czasem przybierają definitywną, udoskonaloną formę s z k ó ł, jak: Saumur, Hannover, Wiener-Reitlehrerinstitut etc., znajdując swój ostatni wyraz, najwyższą kondensację w słynnej szkole hiszpańskiej.



Ppłk. Karol Rómmel, szampjon jeźdźców gentlemanów, 1933, na Nawojn-xx.
Foto: N. Pełczyński — Warszawa.

Życie jednak nie da się zamknąć w ramki

Młoda propagatorka nowych prądów — Italja — wystąpiła do walki przeciwko dawnym szkołom, wiernym strażniczkom tradycji. Zacięta polemika nie przyniosła dotąd żadnej stronie definitywnego zwycięstwa, — Włosi znaleźli wprawdzie wielu naśladowców, nie wszędzie jednak i nie bez zastrzeżeń przyjmowano ich system, — stare szkoły nie ustąpiły jeszcze z pola walki.

W stworzeniu włoskiej szkoły jazdy niemałą rolę odegrała potrzeba wykorzystania słabego naogół materjału końskiego Italji. Zaczęto szukać sposobów, ułatwiających koniowi maksymalną wydajność, i w rezultacie wynaleziono system, dzięki któremu każdy koń mógł podołać swoim zadaniom i, który jednocześnie odpowiadał krótkiemu okresowi szkolenia tak koni, jak jeźdźców. Słabość koni wyrównano subtelnym systemem jazdy, gdyż potrzeba była zawsze matką wynalazków! Anglicy naprzykład jeżdżą źle, posiadając bowiem najlepsze konie świata — nie są zmuszeni do pracy nad spotęgowaniem ich wydajności.

—x—

Stosunkowo krótki termin służby wojskowej w czasie pokoju, powszechna mobilizacja, ciągły dopływ surowego materjału w okresie wojen, przy równoczesnem zwiększeniu etatów — wszystko to uzasadnia dzisiaj przyjęcie uproszczonych metod szkolenia rekrutów i koni.

Gdy niema wojny, a każdy z nas rozporządza wolnym czasem — chętnie sporo tego czasu poświęci precyzyjnemu ujeżdżeniu swoich koni chociażby wyższą szkołą. Sam z prawdziwym zachwytem podziwiałem popisy szkoły hiszpańskiej na jednej z Olimpjad, rozkoszując się cudowną harmonją pomiędzy jeźdźcem a koniem, ale gdy tryumfator popisu wyznał mi później, że jest ona wynikiem siedmioletniej pracy nad zwycięskim koniem — powiedziałem sobie: To nie dla mnie!

Nie dla mnie, i wogóle — nie dla obecnych czasów, o chorobliwie przyśpieszonem tempie życia!

Warunki dzisiejsze skłaniają nas do przyjęcia szkoły włoskiej, jednak i ona prowadzi nieraz do przesady. Niebezpieczną krańcowość nowego kierunku widzę w wybujałym rozwoju konkursów hippicznych, podobnie jak niezdrową krańcowością starych metod była słynna szkoła hiszpańska.

Wszędzie, gdzie okiem rzucić — skaczą i skaczą! Czyżby tak piękny sport, jak jazda konna — polegał wyłącznie na skakaniu?

Zaraz po wojnie, w okresie gorączkowej odbudowy wszystkich dziedzin życia, sport konny w Polsce musiał również szukać najkrótszych dróg, największych szans we współzawodnictwie międzynarodowem, mimo braku materjału końskiego. Nie mieliśmy wówczas koni, odpowiednich do innych rodzajów jazdy, a należało przecie rozpocząć, należało wskrzesić piękne tradycje naszej kawalerji. Nie przewidzieliśmy jednak, że zatrzymamy się na tym etapie przejściowym.



Ppłk. Karol Rómmel w steeplu na Leonardo. Foto: N. Pełczyński — Warszawa.

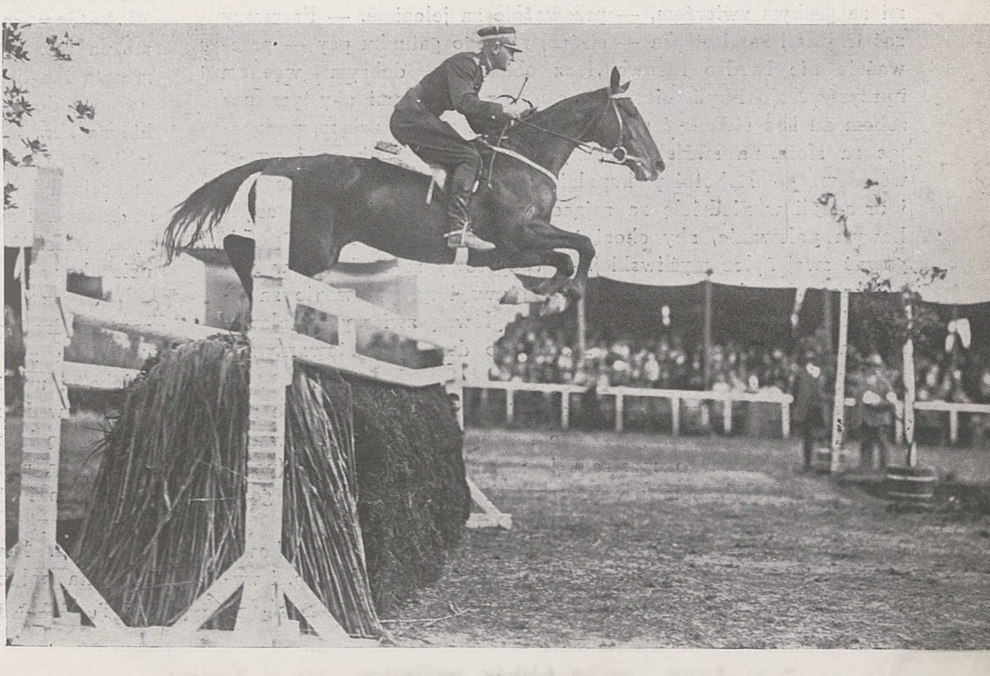
Ale rozwój konkursów, wywołany, jak wszelkie nowe prądy, przez istotną konieczność życiową — przerasta już dzisiaj tę konieczność. Konkursy stały się **modą**, która obyczajem wielu mód, odbiegła od swego uzasadnienia.

„Duch czasu" żąda konkurencyj międzynarodowych, a przyznać musimy, że tylko konkursy hippiczne dają prawie wszystkim narodom możność takiej rywalizacji w dziedzinie jeździectwa, niezależnie od różnic wartości materjału końskiego! Sam skok, przy odpowiedniem szkoleniu, jest dostępny dla złych i dla dobrych koni, szanse więc stają się niemal jednakowe, a sport pokonywania przeszkód zyskuje na popularności.

Trzeba wszakże pamiętać, że przesadny rozwój tej gałęzi sportu prowadzi do szkodliwej jednostronności, która w rezultacie oddala nas od właściwych zadań sportu konnego, wyradzając się w bezcelową „sztukę dla sztuki", podobnie jak „martwa" jest już dziś szkoła hiszpańska!



Ppłk. Karol Rómmel na rannej robocie.
Foto: N. Pełczyński — Warszawa



Ppłk. Karol Rómmel na Donese, Nicea, 1928. Foto: Mondiale Polo, Nice.

Mjr. Eryk Pfann

POLOWANIE konne za gończemi

Polowanie jest to prawdziwy obraz wojny
zawiera jednak tylko 25% niebezpieczeństwa.
Jorrocks.

Pewna dezorjentacja w celach cywilnego sportu jeździeckiego, jak również brak literatury fachowej polskiej w dziedzinie polowań par force, zmusza mnie do zabrania głosu w tej sprawie, by dać szerszym zastępom miłośników konia krótki i streszczony obraz polowań par force w Anglji, kolebce i macierzy, do dnia dzisiejszego, tej szlachetnej gałęzi sportu. — Właściwie nazwa „par force" w Anglji nie egzystuje, gdyż Anglicy nazywają wszelkie polowania ze sforą „hunting", co dosłownie znaczy „polowanie". Polowania ze strzelbą zaś noszą nazwy „shooting" — po polsku „strzelanie". —

Polowanie par-force, w odpowiedniej, dostępnej formie, jest dla wszystkich warstw społeczeństwa angielskiego od niepamiętnych czasów źródłem radości życia, rozwoju zdrowych instynktów i energji, a więc zalet, które dopomogły do stworzenia olbrzymiego brytyjskiego imperjum, rządzącego dzisiaj więcej niż połową świata.

Sfory posiadają w Anglji szkoły średnie i wyższe, stowarzyszenia farmerów (włościan), kluby małych urzędników, pułki kawalerji, artylerji i piechoty, mieszczaństwo i arystokracja, jednem słowem w pogoni za sforą spotka się wszystkie nieomal stany i to począwszy od wieku dziecięcego aż do późnej starości.

W pradawnych czasach polowali magnaci i kler w Anglji, jak zresztą prawie na całym świecie, konno lub pieszo ze sforami za grubym zwierzem, — przeważnie za jeleniem. — Farmerzy zaś trzymali zamiast psa — stróża, różnego gatunku psy — przeważnie nie bardzo rasowe, lecz obdarzone dobrym węchem i przyzwyczajeni byli zbierać się często z temi psami, aby tym sposobem ad hoc stworzyć sforę i polować z nią na zające, podążając za sforą na swoich roboczych koniach lub pieszo i nawet wózkiem. — Robotnicy kopalniani zaś trzymali podobne psy i urządzali w niedzielę za zającem lub sztucznym śladem anyżkowym polowanie, aby chociaż tym skromnym sposobem pofolgować swej żyłce myśliwskiej. — Stopniowy zanik jeleni w Anglji spowodował zwrócenie większej uwagi na polowanie za lisem, który do dnia dzisiejszego jest główną zwierzyną polowania par-force. — Stworzono zasadniczo dwa typy stowarzyszeń myśliwskich:

1 wysoko postawiony i bardzo zamożny człowiek utrzymuje sfory i pokrywa ze swojej kieszeni wszelakie koszta polowania, będąc wobec tego mastrem i panem swojego fieldu (pola), który się wyłącznie z zaproszonych lub tolerowanych gości składa. —

2 stowarzyszenie myśliwskie subskrypcyjne, którego członkowie ponoszą część ogólnych kosztów utrzymania sfory i t. p. i wybierają mastra, który się zajmuje urządzaniem polowań. —



Le bien-allez.
Foto: Le Sport Universel Il.

Należy do takich stowarzyszeń normalnie miejscowe ziemiaństwo, kler, farmerzy i członkowie pozamiejscowi, którzy z końmi na cały sezon przyjeżdżają i zapraszają sobie gości. Członkowie tacy i goście płacą za każdy bieg pewną kwotę do kasy stowarzyszenia. —

Rodzaj zwierzyny, na którą się poluje, wskazują warunki terenowe, a rasę ogarów, z których się sfora składa, określają znowu warunki terenowe i rodzaj zwierzyny, na jaką się poluje. W każdym razie jedna rzecz jest pewna, że jakimś sposobem można prawie wszędzie na całym globie polować par-force, co zresztą Anglicy od dawien dawna udowodnili.

Co do zwierzyny wykluczam z góry, jako „unfair", wszelakie ze skrzyni wypuszczone lisy, jelenie i t. p., chociaż niestety taki, etyce sportowej urągający zwyczaj, panował i panuje w wielu krajach kontynentu europejskiego. — Jest to znęcanie się nad bezbronnemi zwierzętami, które nie znając terenu, nie mają żadnych widoków ocalenia się wiedzione instynktem i energiczną ucieczką, co powoduje brak jakiejkolwiek emocji sportowej.

Jak z tego więc już wynika, musimy do polowania par-force rozporządzać pewnym obszarem pól i łąk, który pojedyńczym gatunkom zwierzyny potrzebny jest dla zdobycia „codziennego chleba" i uważać ten rejon jako teren, w którym dana zwierzyna „jest w domu" — co znaczy, że zna każdy krzak, każdą rzeczkę, remizę leśną, bruzdy i t. p. — Zwierzyna dzika prawie nigdy nie ucieka poza swój teren dobrze znany i stara się raczej pozbyć pogoni różnymi fortelami i fintami, które właśnie dają możliwość wykazania klasy sforze, mastrowi ze służbą myśliwską i fieldowi. Muszę w tem miejscu dodać, że im mniejszy obszar szukania pokarmu, a tem samem znajomość terenu danej zwierzyny, tem większą szkodę polowanie wyrządza, gdyż ta zwie-

rzyna niezliczone razy przebiega te same pola, ciągnąc za sobą sforę i kilkadziesiąt konnych i pieszych myśliwych. Bezwzględnie największy zasięg znajomego terenu posiada lis, który w pogoni za swoim pokarmem przechodzi nocami czasem trzydzieści kilka kilometrów; jeleń w bardzo dużym i odludnym rewirze zna również bardzo wielką przestrzeń, najmniejszy obszar znajomego terenu należy do zająca, który rzadko zna więcej niż kilkanaście morgów. — Nim przejdę do omówienia pojedyńczych gatunków zwierzyny europejskiej, które się nadają do polowania par-force, chcę poświęcić słów kilka tematowi „scent'u", po polsku „tropu", gdyż spotkałem u nas często wytrawnych myśliwych, którzy dziwne o tej sprawie mieli pojęcie. —

„Scent" jest to coś w rodzaju niewidzialnej wonnej mgły, którą zostawia zwierzyna za sobą i którą pies za pomocą węchu odczuwa. — „Scent" jest więc pozostałością całego zwierza, a nie pojedyńczych części jego ciała n. p. łap lub nóg i zupełnie nie jest wyłącznie spowodowany przez kroplę farby postrzelonego zwierza. — „Scent" będzie silniejszy na miejscach, gdzie zwierzyna dłużej się zatrzymała (legowisko), słabsza, gdzie zwierzę tylko przebiegało. — Teoretycznie „scent" ma różne formy, n. p. „scent" sztuczny, wytworzony przez ciąganie śledzia jest ciężki, „dolny" i nie za bardzo wrażliwy na wiatr lub przeciąg. Trop sztuczny, wytworzony przez ciąganie szmaty, nasyconej olejkiem anyżkowym daje bardzo silny ale lekki i „górny" „scent", który umożliwia ogarowi ze słabym nawet węchem odszukanie zwierza, jest jednak z powodu swojej formy górnej i lekkiej (cienkiej) bardzo wrażliwy na wiatr i przeciąg (na linjach leśnych). —

Wiatr rozrywa tego rodzaju „scent" na kawałki i rezultat polowania za sztucznym „scentem" anyżkowym może być taki, że każdy ogar sfory gdzieindziej poczuje trop i daje głos, aby pół sekundy później stanąć przed zagadką zaniknięcia tegoż tropu, w wyniku czego można zupełnie dobrą sforę zepsuć i zniechęcić w najkrótszym czasie. — Każdy „scent" jest bardzo zależny od gruntu, na którym leży. Trawa, rośliny wszelkiego gatunku, utrzymują „scent" przez długi czas aż do wielu godzin. — Piasek i kamienisty grunt trzyma „scent" bardzo słabo, zapach świeżo zoranej ziemi zaś zabija „scent" prawie zupełnie. — Przejście stada bydła, owiec lub większej ilości ludzi przez „scent" psuje go do tego stopnia, że najlepsza sfora ma trudności z odszukaniem dalszego ciągu tropu. — Silny wiatr z bocznej, równoległej strony do linji ucieczki zwierzyny lub ciągania „scent'u" może spowodować przełożenie się „scent'u" o 50 m. i więcej w bok (od wiatru). — Wiatr z przodu raczej pomaga, z tyłu czasem bardzo utrudnia. Zupełnie nie do wytłumaczenia jest czasowa nieobecność „scent'u" na linji biegu zwierzyny, która powoduje niefunkcjonowanie najlepszej sfory, która 15 minut potem, gdy z niezrozumiałych powodów „scent" się znajduje — przez to samo miejsce bieży naszczekując wielkim głosem. —

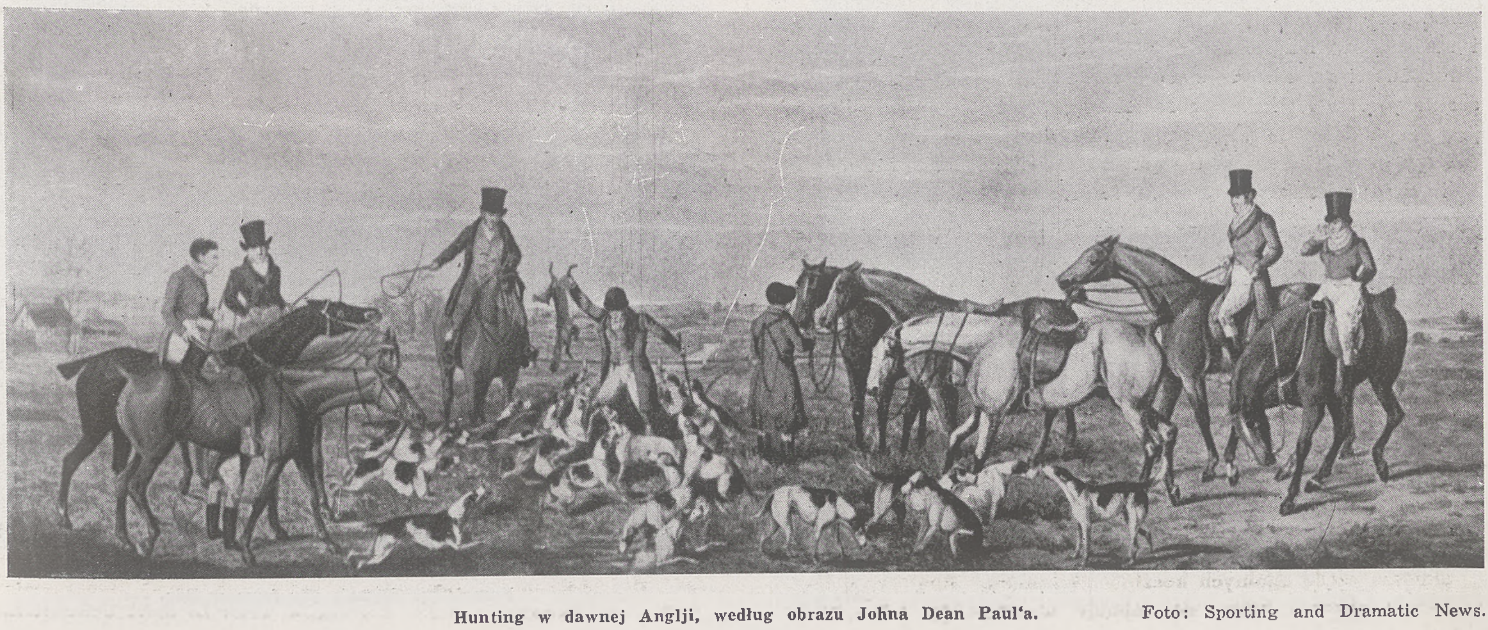
W Anglji poluje się za jeleniem, lisem, zającem, za wydrą i za sztucznym śladem (drag). — Przechodzę więc teraz do indywidualnego omówienia każdej zwierzyny, terenów, rasy ogarów do tego potrzebnej, oraz taktyki polowania w każdym pojedyńczym wypadku. —

JELEŃ.

Jest to jak już mówiłem historyczna zwierzyna dawnych polowań par-force. — Dzisiaj utrzymało się w Anglji bardzo mało zaledwie 16 sfor staghoundów i jedna bloodhoundów (master Lady Rosemary Brudenell-Bruce w Savernak Forest), polujących na jelenie. — Najwyższą klasę tych polowań mamy jeszcze dzisiaj w Exmoor, terenie nadzwyczaj ciężkim i niebezpiecznym dla jeźdźców, składającym się z olbrzymich obszarów leśnych, bardzo słabo zaludnionych i obfitujących w górskie rzeki i bagniste łąki. — Ogary używa się rasy „Staghound", który jest właściwie foxhoundem używanym od kilku pokoleń do polowania na jelenie. — Rasy też później dokładnie omówię. Teren sfory jest podzielony na pojedyńcze rewiry i służba leśna melduje mastrowi, w jakim rewirze stado z silnym bykiem się chwilowo znajduje i obserwuje dokładnie miejsca wychodzenia, upatrzonego dla polowania byka. — W nocy udaje się master i służba myśliwska ze sforą (ostatnia autem ciężarowem) do korzystnie położonej wioski, gdzie w przeciągu nocy też wszyscy uczestnicy polowania ze swoimi końmi po cichu prowizorycznie się zakwaterowują. — Jeszcze w nocy udaje się huntsman (łowczy) z kilkoma najlepszymi, najbardziej doświadczonymi i dyscyplinowanymi ogarami sfory (tufters), wraz z gajowym, obeznanym ze zwyczajami, na upatrzonego na polowanie byka i stara się za pomocą tych „tufters" jelenia odpędzić od lasu i stada i, o ile mu się to uda, zatrzymuje „tufters", czekając na mastra, który z nim łączność wzrokową lub za pomocą służby myśliwskiej utrzymywał i który teraz co koń wyskoczy najkrótszą drogą doprowadza resztę sfory i field (uczestników polowania). W chwili zjawienia się sfory puszcza huntsman swoich tufters razem z całą sforą i zaczyna się najcudowniejsze i najbardziej niebezpieczne polowanie świata. Po wielu wypadkach mniej lub więcej nieszczęśliwych, polowanie to przeważnie się kończy killem (zabiciem) jelenia, w jednej z rzek tych lasów.

LIS.

W Anglji 189 sfor, w Irlandji 26 i w Szkocji 11 sfor foxhoundów, każda sfora składająca się z 50-ciu do 100 couples (par ogarów), beznadziejna walka stowarzyszeń myśliwskich przeciw za wielkiej ilości uczestników, którzy do liczby 300-tu koni na jednem polowaniu dochodzą i niesłychanie pracę sfory



Hunting w dawnej Anglji, według obrazu Johna Dean Paul'a. Foto: Sporting and Dramatic News.



Anglja. Sfora foxhoundów „West Kent" w Stonewall Park.
Foto: Sporting and Dramatic News.

utrudniają, mówi swoje, co do popularności tego sportu. Najsławniejsze tereny są w Leicestershire, gdzie polują sfory: Quorn, Belvoir, Cottesmore, mr. Fernie's i Pytchley.

Do polowań na lisy używane są psy rasy foxhound. Pochodzenie tej starej rasy nie jest dokładnie znane. Dowodzą, że pochodzi ona z krzyżówki pomiędzy northern hound i southern hound, przyczem stwierdzono, że pierwszy był bloodhound'em, drugi zaś bardzo lekkim, szybkim psem, może nawet z domieszką charta.

Organizacja terenów w Anglji nastąpiła w ten sposób, że stowarzyszenia myśliwskie kupują od dawien dawna siano od chłopów za cenę giełdową owsa, czyli wogóle zboża i tem samem ograniczają obszar obsiany do minimum. Również nikt nie kupuje nic od chłopa, który do ogrodzenia swoich pól używa drutu i temsamem uniemożliwia polowanie na swoim terenie. Chłopi swoją drogą robią na tem najlepszy interes, oszczędzając sobie pracy, intensywniej hodują bydło i konie na swoich w wapno i fosfor bogatych łąkach, sprzedając produkty swojej hodowli za fenomenalną cenę po całym świecie, zboże zaś dostarczają im dominia za cenę bardzo przystępną. Na terenach polowania wszędzie zakładane są remizy (covert), które przez właścicieli są skrupulatnie od czasu do czasu zalisiane, t. zn. robi się w środku remizy klatkę z niskim ogrodzeniem z siatki, kupuje się młode lisy i karmi się je w tych klatkach, z których, jak urosną same wyskakują, trzymając się jednak zawsze blisko swojej kolebki. W remizę taką, świeżo zalisioną, nie puszcza się przez parę lat sfory, aby się lisy mogły odpowiednio zadomowić i rozmnożyć. Niektóre sfory posiadają aż 70 takich remiz. Strzelanie lisa lub łapanie go w żelazo jest uważane za największe uchybienie łowieckie, a za szkody, wyrządzone przez lisy pojedyńczym chłopom płaci się sowicie. Chwalebnem świadectwem dla sportowego poczucia chłopa angielskiego jest, że sam tak lubi i uznaje polowanie par-force, iż przeważnie rachunki za szkody są zupełnie w granicach możliwych utrzymane. System polowania jest przeważnie ten, że w nocy, gdy lis jest na łowach, służba myśliwska (earth stopper) zatyka kamieniami i t. p. wejścia nor tych remiz, do których sfora będzie puszczona. Rano towarzystwo myśliwskie obstawia covert i sforę się puszcza. Gdy sfora za lisem wypada, zaczyna się polowanie. Po zakończeniu jedzie się do drugiego covert'u, gdzie się przeważnie tak samo postępuje.

Od końca sierpnia, począwszy o godz. 5-tej rano wychodzą młode, jeszcze nie wprawione, ogary ze staremi na t. zw. cubbing, t. j. polowanie na młode lisy, które dają zasadniczo krótki run (bieg), przez co wprawia się młode ogary, tępiąc równocześnie najsłabsze z młodych lisów i zostawiając najlepsze do rozpłodu. Cobbing trwa przez wrzesień i październik, a prawdziwe polowanie zaczyna się od listopada, ciągnąc się, dopóki pogoda na to pozwoli, czasem do końca lutego. Meet (zbiórka uczestników) jest w sezonie już później, pomiędzy 8-mą a 10-tą godziną. Stary lis daje czasem run (bieg) 40-to minutowy i więcej, tak że z pola 300-tu koni przetrzyma tylko 4 lub 5 do końca. Bardzo mylne jest mniemanie, że każde polowanie musi się kończyć killem w otwartem polu, bardzo często lis idzie do nory i terrierman, t. j. człowiek ze służby myśliwskiej, który konno w skórzanym worku nosi małego foxterjera, puszcza go za lisem do nory. Bardzo często lis się wogóle gubi, co niczem nie odstrasza sportsmanów i nawet pokazuje, że jest „fair play" w tym sporcie, gdyż zwierzyna ma też widoki ocalenia.

ZAJĄC.

Zając jest zwierzyną, za którą się poluje z ogarami rasy „beagle" lub „harrier". „Beagle" jest to mały, czasem bardzo mały, (pocket beagle) ogar maści foxhound'a. Pocket beagle ma wiele cech wspólnych z foxterjerem, biega z dużym głosem, pilnie szukając, i nadaje się dla fieldu, który podąża za nim na piechotę. O ile teren polowań z beaglami graniczy z bażantarnią lub świeżo zalisioną remizą, przyda się jeden jeździec z batem, który konno łatwiej odpędzi sforę od takiego sanktuarjum. Sfory beagle'ów mają olbrzymie znaczenie w szkołach, gdzie chłopcy całą służbę myśliwską sami wykonują i przez to wyrabiają w sobie hart, energję, sumienność, sprawiedliwość i koleżeńskość. Są one pozatem wielką radością pułków piechoty, średnio zamożnej inteligencji i sfer urzędniczych. Na zające poluje się również, jak już przedtem zaznaczyłem, z ogarami, rasy „harrier", które są bardzo podobne do foxhounda, ale mniejsze i z przeważającą w umaszczeniu białą maścią. Poluje się z „harrierami" przeważnie konno. W Anglji znajduje się około 80 sfor „harrierów" i 16 sfor beagle'ów.

WYDRA.

W górskich potokach Szkocji i Irlandji jest jeszcze sporo wydr. Poluje się na nie ze sforą otterhoundów, (które są przeważnie krzyżówką foxhoundów) na piechotę. Taktyka jest taka, że puszcza się sforę wzdłuż potoku lub rzeki; uczestnicy polowania idą uzbrojeni w długie kije, któremi się starają wypędzić wydrę ze schowków nadbrzeżnych, a sfora ją łapie. Jest to sport stosowany w górach, gdzie o innych polowaniach par-force mowy być nie może. W wielu pra-starych rodzinach angielskich i szkockich tego rodzaju polowanie na wydry jest tradycyjne.

Wykaz sfor ogarów angielskich nie byłby kompletny, gdybym nie wspomniał o kilku sforach „basset-houndów", z któremi



Francja. Polowanie par force w Pau.
Foto: Le Sport Universel Il.

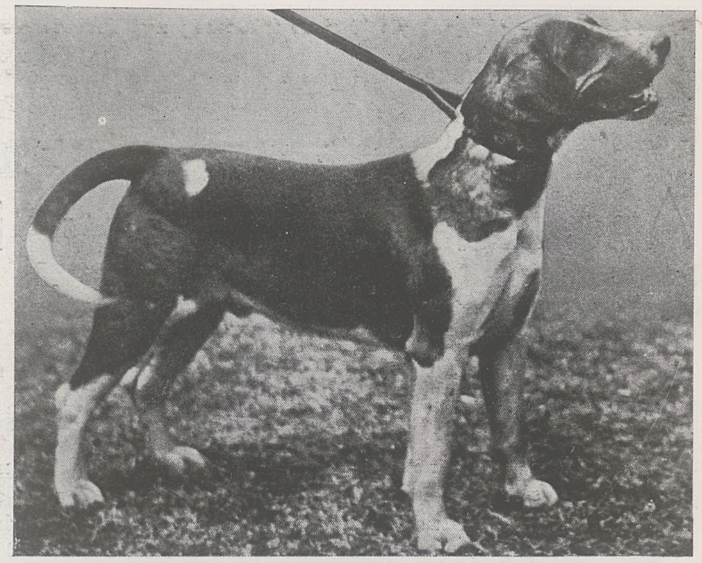
się poluje, w bardzo niedostępnych terenach, pieszo. „Basset-hound" jest psem w rodzaju dużego, białego jamnika z czerwonemi i czarnemi łatami. Głowę ma ciężką, przypominającą bloodhounda, od którego podobno drogą krzyżowania z dużym staro-francuskim jamnikiem pochodzi. Myślą przewodnią stworzenia tych świetnych, ale bardzo wolno posuwających się ogarów, było tropienie lisa górskiego i pędzenie go, powoli do nory, do której, po zatkaniu wejść, puszcza się terjera lub się go (lisa) wykopuje. Gorącym zwolennikiem tej rasy był, niedawno zmarły, Lord North.

D R A G (sztuczny ślad).

Sławna książka „Hunting", wydana przez Badminton Library określa drag, t. j. polowanie za sztucznym śladem, jako „tak dobry sport, jak polowanie za wypuszczonym jeleniem, ale przytem znacznie zabawniejszy". Jest to sport używany wszędzie, gdzie warunki terenowe, zasiane pola, drut, bagno i inne trudności — polowanie za zwierzyną uniemożliwiają. W Anglji jest cały szereg dragów przeważnie pułkowych, które są bardzo lubiane, gdyż mając możliwość wybrania terenu, galopuje się z pewnością, że trasa będzie ciekawa, przeszkody bardzo dobre, a przytem nie wyrządza się szkód polnych. Przy użyciu sfory foxhoundów trzeba pamiętać, że o ile ślad się robi z moczu lisiego mogą biegać ogary, które już polowały za prawdziwym lisem, — o ile się chce ślad zrobić z anyżku lub śledzia będzie bezpieczniej wziąć ogary, które za zwierzyną jeszcze nie biegały. Drag może być do tego stopnia podobnym do polowania za zwierzyną, której się i tak podczas biegu przeważnie nie widzi, że uczestnicy najbardziej doświadczeni z trudem stwierdzą, czy sfora idzie za zwierzyną czy za sztucznym śladem. Chodzi tu o jaknajbardziej fachowe i sumienne wypracowanie trasy i założenie śladu, co najlepiej naturalnie potrafi człowiek, który dużo polował ze sforą za zwierzyną i stąd wie, jak uciekająca zwierzyna w danym terenie i w danych okolicznościach się zachowuje. W terenach o silnem pokryciu gęstymi lasami i wąskiemi ścieżkami leśnemi, gdzie z powodu braku miejsca, whip'ów (służba myśliwska), podczas biegu na flankach sfory, nie da się umieścić i gdzie dużo jest zajęcy, sarn i t. p. trzeba do polowań użyć sfory, t. zw. ogarów św. Huberta (bloodhound Saint Hubert), które posiadają fenomenalny węch i w robocie bardzo się różnią od foxhoundów. Sfora foxhound'ów idzie w ten sposób, że na jej czele postępuje zawsze jeden stary ogar, który daje głos, reszta zaś psów biegnie stadem za nim. Jest to sposób polowania spowodowany wielką szybkością tej rasy, która uniemożliwia pojedyńczym ogarom dokładne wytropienie i wybadanie śladu.

W ten sposób reszta sfory, wyłączając czołowe ogary prowadzące, biegnie z dość wysoko postawioną głową, która im umożliwia posiłkowanie się wzrokiem. Nie będąc zajętymi tropieniem śladu, mają takie ogary inklinację do t. zw. change'u, t. j. zmiany zwierzyny podczas biegu. Chodzi więc w takich trudnych warunkach o ogara, który jest jak najbardziej zbliżony do ideału, t. j. ogara jaknajmniej inklinującego do change'u (line-holder). Bloodhound poluje w sforze, powiedziałbym indywidualnie, t. zn. każdy ogar sfory tropi osobiście ślad, nie wierząc drugiemu zupełnie, co pozwala huntsmanowi na polowanie z taką sforą, bez pomocy whip'ów, nawet w bardzo niekorzystnych warunkach terenowych. Uniemożliwia natomiast sposób pracy bloodhoundów tworzenie wielkich sfor tej rasy, gdyż liczna sfora ogarów polujących indywidualnie mogłaby się za bardzo rozciągnąć w terenie; nie ma to jednak żadnego znaczenia o ile sfora nie przekracza ilości 5—10 couples. Jest więc wskazanem używanie foxhoundów w dużych otwartych terenach, z małem przykryciem, polowanie zaś z bloodhoundami w okolicach bardzo poprzecinanych jarami, z dużą ilością gęstych lasów i t. p., tem więcej, że bloodhound, dzięki charakterowi swej pracy jest naogół powolniejszy od foxhound'a.

Dzisiaj jeszcze istnieje w Savernak Forest w Anglji sfora bloodhoundów, którą mastruje Lady Rosemary Brudenell-Bruce. Dla nas jest ta rasa o tyle bardzo ciekawa, że umożliwia polowanie w terenach nieurządzonych do sportu par-force'owego, gdyż nie ma ona inklinacji do change'u. Na kontynencie euro-



Foxhound. Foto: Sporting and Dramatic News.



Beagle. Foto: Sporting and Dramatic News.



Foxound. Foto: Sporting and Dramatic News.

pejskim jedyna sfora tej bardzo rzadkiej rasy znajduje się w Polsce (własność Podkarpackiego Koła Jazdy Myśliwskiej).

O ile mi wiadomo, istnieją w Anglji 4 sfory bloodhoundów Mrs. Edmunds, Lord Ailesbury, Mrs. Elms i Lady Rosemary Brudenell-Bruce, w Polsce 1, a w Kanadzie jest ich podobno 10.

Analiza warunków i sposób organizacji polowań par-force w Polsce

Przechodząc teraz, po opisaniu warunków i pracy sfor w Anglji, do omówienia możliwości takich polowań w Polsce, chcę przedewszystkiem zaznaczyć, że pierwszorzędnej sfory nie można ani kupić, ani stworzyć w przeciągu paru lat. Ogary, importowane, świetnie polujące w swoich warunkach atmosferycznych domowych, mogą w nowych warunkach, np. u nas na piasku, fatalnie się zachowywać. Wystarczy powiedzieć, że w Anglji w tej kolebce sportu, gdzie tak łatwo o fachową służbę myśliwską i t. p. pracowały całe generacje mastrów nad każdą sforą, nim stanęła na odpowiednim poziomie. Cóż więc dopiero u nas, gdzie fachowców prawie niema, a warunki są nieporównanie mniej korzystne. Ponieważ żyjemy pod znakiem kryzysu, obawiam się, że oprócz sfory foxhoundów łańcuckich, która jest, o ile się nie mylę jedyną prywatną w Polsce, i którą niedawno major Trenkwald tak ładnie opisał w swoich wspomnieniach o sezonie polowań konnych u hr. Potockiego, nie dożyjemy utworzenia drugiej takiej na wysokim poziomie stojącej prywatnej placówki sportowej i z tego powodu przechodzę odrazu do systemu organizowania t. zw. sfor subskrybcyjnych. Otóż biorąc pod uwagę, że oficerowie broni jezdnych dysponują odpowiedniemi końmi i fachowemi wiadomościami pod względem koni, terenu i przeszkód, a ziemiaństwo znowu dysponuje wielkiemi prywatnemi obszarami, które się na tereny biegów nadają, byłoby wskazanem, aby się te dwa elementy porozumiały, tem więcej, że każdy prawie ziemianin jest oficerem rezerwy broni jezdnej i z powodu osobliwości swego zawodu jest zmuszony i tak utrzymywać konia wierzchowego, którego utrzymanie to samo kosztuje, czy to będzie koń wartościowy czy szkapa. Dołączy się do takiego stowarzyszenia napewno i przemysł sąsiedniego miasta i wielu innych amatorów. W okolicach, gdzie prócz właśnie opisanych warunków istnieje i ochota stworzenia takiej kulturalnej i sportowej placówki, powinien powstać komitet. Pierwszą pracą komitetu byłoby wystarać się o przyjazd fachowca, który na podstawie zbadanego przez siebie terenu i warunków lokalnych, poradzi do jakiego rodzaju polowań par-force ten teren się nadaje i jakiej rasy ogarów w tym celu i w tych warunkach najlepiej użyć. Badanie terenu będzie polegać na: 1) ogólnej ocenie terenu — (górzysty czy płaski), bardzo poprzecinany jarami, lub nie, — silne pokrycie leśne lub słabe), 2) czy jest łączność pomiędzy wielkiemi prywatnemi obszarami np. szerokie miedze, pastwiska gminne i t. p., 3) czy przeludniony lub odludny, czy przecięty jest bardzo ruchliwemi drogami lub kolejami, 4) czy dużo jest właścicieli, utrzymujących na swoich terenach nadmierną ilość zajęcy, które są w tym wypadku największą przeszkodą, gdyż o ile na każdym niemal kroku zając się zrywa, najlepsza sfora może się zepsuć. Królik już nie bardzo przeszkadza, gdyż odrazu przy zjawieniu się sfory chowa się do jamy i ogar się nim naogół nie interesuje. Sarna też mało przeszkadza, gdyż szybko się przyzwyczaja do tego rodzaju polowań, chowa się przy zbliżeniu się sfory, aby, ledwo ostatni koń przeszedł, najspokojniej znowu wyjść z kryjówki. Naród nasz w całości, szczególnie zaś chłop naogół do tego rodzaju imprez jest naogół życzliwy — i bywa często, że pagórki, sąsiadujące z trasą dragów są obsadzone przez kilkadziesiąt i więcej ludzi, którzy przerwali robotę w polu, aby zobaczyć polowanie.

Co do możliwości polowań w Polsce mam wrażenie, że bez wielkiego przekształcania terenu można na wschodzie wszędzie prawie stworzyć sfory beagle'ów lub harrierów. W wielu miejscach w całej Polsce możliwe jest polowanie par-force na piechotę z beagle'ami na zające, a w całej Małopolsce, w Królestwie wogóle prawie wszędzie drag. Łowy te mogą przy odpowiedniej pracowitości zarządów dawać tyle korzyści jak żaden inny sport w Polsce, gdyż zbliżają do siebie wszystkie warstwy społeczeństwa polskiego na platformie szlachetnego sportu, tworzą i wychowują zdolnych obrońców Ojczyzny i dodają hodowli koni, a szczególnie konkursom hippicznym to małe „coś", któreby realną i praktyczną wartość ich ogromnie podniosło. Nie trzeba zapominać, jaka jest historja konkursów hippicznych w Anglji, które powstały na wystawach rolniczych, gdzie publiczność hołdująca par-forcom chciała zobaczyć w skoku konia, którego miała kupić.

Na zakończenie dodaję kilka dat o pierwszej istniejącej w Polsce sforze subskrybcyjnej, należącej do podkarpackiego koła Jazdy Myśliwskiej.

Podkarpackie koło jazdy myśliwskiej

Podkarpackie koło jazdy myśliwskiej powstało w roku 1927 pod energiczną dyrektywą prezesa, 75-cioletniej hr. Elżbiety Romer. — Koło liczyło wtedy ledwo kilkanaście członków i urządzało paper-chase i cross-country i t. p. imprezy. —

W roku 1928 sprowadził ś. p. baron Marjan Czecz i major E. Pfann pierwszą parę ogarów rasy bloodhound z Anglji —

W roku 1930-tym objęła hr. Adamowa Potocka mastrostwo sfory, która się znajduje w Czajkach koło Kęt. — Major E. Pfann prowadzi z amatorstwa agendy huntsmana. —

W roku 1932-im wstąpiło Podkarpackie Koło Jazdy Myśliwskiej do Polskiego Związku Jeździeckiego. — Sfora jest na razie mała, ale zapowiada się bardzo dobrze. — Tereny, na których się poluje, składają się prawie wyłącznie z obszarów prywatnej własności członków koła. Terenów tych jest 158.000 morgów, z których się na razie jednak tylko eksploatuje obszary położone w powiatach Biała, Wadowice i Chrzanów. — Członkami zbiorowemi Koła są: Szkoła Jazdy — Grudziądz, 21 p. a. l. Bielsko i 5 p. s. k. Tarnów. — Członkami indywidualnymi są między innemi: znani sportsmani i hodowcy, jak np.: baron Leopold Jan Kronenberg, Leon i Wanda Krzeczunowiczowie, Władysław hr. Tyszkiewicz, arcyks. Karol Albrecht Habsburg, pułk. Ważyński, Henryk Forster, Adam hr. Potocki i t. d. — W Anglji polowali ze sforami następujący członkowie Koła: Ks. Leon Sapieha ze sforami Pytchley, Quor i Garth, baron i baronowa J. L. Kronenberg ze sforą Garth, major E. Pfann ze sforą Bicester i t. d. — Podkarpackie koło jazdy myśliwskiej urządza na razie co roku około 30 imprez, a mianowicie:

2 wystawy koni z małemi konkursami, 4 konne ghymkany dla dzieci członków, podróż do Anglji na Derby i Coronation Cup (w projekcie), 5 polowań konnych w przedsezonie i 18 polowań konnych w głównym sezonie. —

E. P.



Bloodhound.

Inż. Witold Pruski

Raidy i biegi długodystansowe

Raidy historyczne

Forsowne marsze konne i przebiegi długodystansowe są stare jak sama jazda konna. Każdy kraj posiada w dziejach swych mniej lub więcej głośne podania o pokonywaniu konno przez swych bohaterskich wojowników wielkich przestrzeni w stosunkowo krótkim czasie. Legendy te, jak również i fakty historyczne, przechowywane są z pokolenia na pokolenie i sława tych dzielnych jeźdźców została poniekąd uwieczniona.

Jeżeli jednak podejść do tych czynów z nastawieniem analitycznem i zechcieć porównać je z dzisiejszymi rekordami tego odłamu sportu jeździeckiego, to przeważnie stajemy wobec braku ścisłych danych, uniemożliwiającego zaszeregowanie tych wysiłków w hierarchji wyczynów sportowych. To też dla analizy sportowej mogą mieć znaczenie tylko raidy i wyścigi odbyte w ostatniej ćwierci ubiegłego stulecia oraz w ciągu bieżącego.

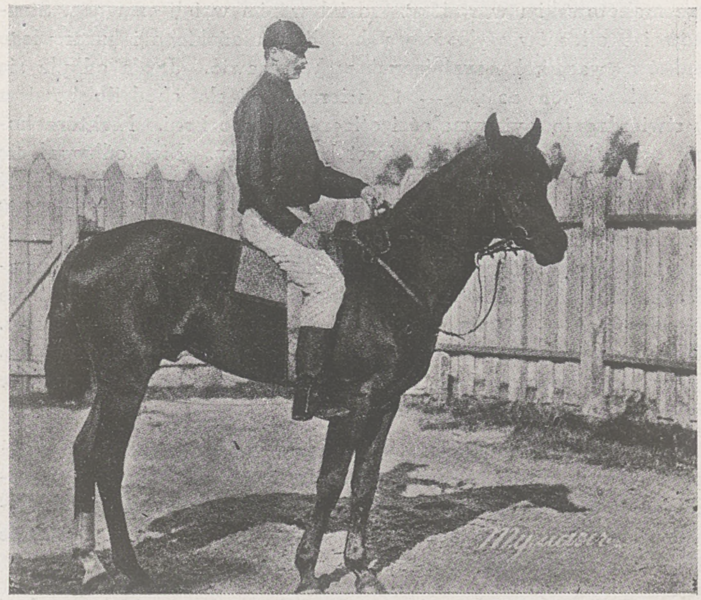
Właściwe zapoczątkowanie raidów, jako sportu, datuje się od czasów stosunkowo bardzo późnych, gdyż dopiero od roku 1874, kiedy to węgierski porucznik huzarów Zubowitz założył się, że na zwykłym swym koniu służbowym przejedzie z Wiednia do Paryża w ciągu 15 dni. Dystans ten wynosił 1230 kilometrów. Zubowitz zakład wygrał, stając w stolicy Francji w ciągu 14 dni i 5 godzin. Dosiadał on klaczy półkrwi Caradoc, chowu węgierskiego. Po przebyciu drogi zarówno koń, jak i jeździec, byli mocno zmęczeni, lecz niebawem przyszli do siebie. Dziennie średnio robili oni po 82 klm.

Raid ten wywołał olbrzymią sensację. Wszystkie pisma, zarówno sportowe jak i codzienne, przepełnione były opisami podróży i rycinami dzielnego jeźdźca i konia. W owe czasy, kiedy jazda poza maneżem, mało było rozpowszechniona, czyn ten wydawał się nadzwyczajnym i przez długi czas rekord ustanowiony przez Zubowitza nie był pokonany.

Historja tego raidu rozniosła się lotem błyskawicy po całej Europie i zaraz jak z rogu obfitości posypały się naśladownictwa. Robiono je we wszystkich krajach i w najrozmaitszych warunkach.



Sotnik Pieszkow, który przejechał ok. 9000 wiorst w 194 dni.



Tuman (Deceit II — Tiulpanka), wys. półkrwi ang., zwycięzca 100 wiorst. raidu Warszawa — Góra Kalwarja — Grójec — Warszawa w 5 godz. 23 min., 23 sek.

Opisywanie znakomitszych raidów zaprowadziłoby nas zbyt daleko, to też ograniczymy się tylko do najgłośniejszych, które są ciekawe, albo ze względu na dokonanie czynów nieprzeciętnych, albo też ze smutnych wyników, które zmusiły organizatorów przyszłych prób dystansowych do głębszego przemyślenia warunków niebezpiecznych tych zawodów.

W biegach długodystansowych rozróżnić należy charakter tych prób, który zależny jest przedewszystkiem od szybkości. Dystans nie jest rzeczą nie do pokonania, zabija tylko szybkość. To też od niej zależy całkowicie fizjonomja sportowa wyczynu.

Biegi długodystansowe podzielić można na trzy główne kategorje: 1) podróże konne, w których niema zgóry określonej normy czasu, ani rozkładu jazdy; jeździec przebywa dystans jak mu jest wygodniej, odpoczywając kiedy tego zachodzi potrzeba, 2) raidy z określoną normą czasu, lecz z przymusowymi odpoczynkami, względnie określonymi etapami, które przebywać należy w oznaczonym czasie i 3) wyścigi długodystansowe bez żadnych norm, dzie decyduje tylko rekord czasu. Pomiędzy tymi trzema rodzajami biegów są oczywiście płynne formy przejściowe.

Podróże konne wymagają od jeźdźca i konia zdrowia i pewnego tylko hartu. Mogą w nich brać udział konie nawet zupełnie stare, bez żadnej krwi, byle były na zdrowych nogach i o dobrem trawieniu. Do najgłośniejszych prób tego rodzaju należą podróże dwóch sotników kozackich: Pieszkowa w roku 1890 i Kenike w roku 1895.

Pieszkow przejechał z Błagowieszczeńska we Wschodniej Syberji do Petersburga (ok. 9.000 wiorst) w ciągu 194 dni. Dosiadał on małego 13 letniego konia typu mongolskiego — „Sieryj", którego podobiznę załączamy. Robił przeciętnie od 20 do 70 wiorst dziennie i tylko raz przejechał 86 wiorst. Koń przyszedł do Petersburga w zupełnem zdrowiu.

W r. 1895 bardzo podobną podróż odbył sotnik A. Kenike,

udając się z Duderhofu pod Krasnem Siołem do Czity. Zrobił on ok. 6.508 wiorst w ciągu 157 dni na 19 i pół letnim ogierze angloarabskim „Irkut" z państwowego stada Nowo-Aleksandrowskiego.

Nieco wcześniej, bo w r. 1889 porucznik Asiejew przejechał z Łubien w gub. Połtawskiej do Paryża, odległego o 2.447 wiorst, w 33 dni. Jechał na dwóch koniach naprzemian, prowadząc jednego luzem. Dziennie robił początkowo 40 — 50 wiorst, potem po 80 — 90 kilometrów, ostatniego zaś dnia 110 kilometrów.

Swoistą, lecz zupełnie innego rodzaju próbą wytrzymałości, był 200 wiorstowy bieg zorganizowany przez gen. Strukowa na torze mokotowskim w r. 1882. Udział w nim wzięli sam gen. Strukow i 9 oficerów wylosowanych z listy ułańskiego i huzarskiego pułków gwardji, konsystujących w Warszawie. Jazda odbyła się na zmienianych co 10 — 15 wiorst koniach, chodziło bowiem o stwierdzenie wytrzymałości oficerów, a nie koni. Niektóre konie przegalopowały do 45 wiorst bez zmiany. Bieg odbywał się po torze wyścigowym, na którym wytknięto trasę długości 4 wiorsty 410 sążni. Kręgów takich zrobiono 41, czyli razem 200 wiorst. Próba rozpoczęła się o godzinie 6 min. 30 rano i zakończyła się o godz. 5 po poł. Od czasu tego należy odjąć trzy kwadranse na śniadanie, 49 minut na zmianę koni oraz odpoczynki: po 70 wiorstach — 12 min., po 100 w. 35 min. i po 180 w. — 8 min. Wszyscy oficerowie, za wyjątkiem jednego, dobrze znieśli próbę. Oczywiście podobny bieg jest zupełnie czem innem, niż zwykłe raidy i wyścigi długodystansowe.

Pisząc tutaj o podróżach konnych, nie mogę pominąć sławnych ostatnio podróży krajoznawczych p. Pawła Popiela z Kurozwęk. Znany ten sportsman i hodowca, licząc sobie lat sześćdziesiąt parę odbył w Polsce w r. 1932 podróż konną na dystansie 2.918 kilometrów, zaś w r. 1933 — 4.001 km.

Jazd tych dokonywał na 4-o wzgl. 5-o letniej klaczy pełnej krwi Jedynka (Parther — Fala II po Bob), o której pisze: „Jedynka powróciła zupełnie niezmęczona; nogi i ścięgna jej są tak zdrowe i suche, po przebyciu w dwóch ostatnich latach 7000 kilometrów, nieraz po 80 km. i więcej dziennie, jak „rocznego źrebięcia".

Przytoczone wyżej próby dystansowe nie wymagały od koni wysiłków nadzwyczajnych, były to podróże konne (za wyjątkiem biegu 200 wiorstowego), a nie wyczerpujące raidy. To też bohaterami tych wycieczek były konie niewątpliwie wytrwałe i zdrowe, lecz które odpadłyby odrazu, gdyby postawiono im zadania trudniejsze.



Scena z raidu Vittel — Vittel, 1906.
Foto: Spring. u. Geländeritte.

Pierwszym ogólnie znanym raidem długodystansowym o prawdziwie ciężkich warunkach był wyścig Wiedeń — Berlin, odbyty w r. 1892.

Zainicjował go cesarz Wilhelm Pruski. Wyścig ten miał za zadanie z jednej strony cele wojskowe, z drugiej zaś zbliżenie armji niemieckiej z austrjacką. To też pomyślany został w ten sposób, że wzięli w nim udział oficerowie obu tych państw, przyczem niemcy jechali z Berlina do Wiednia, austrjacy zaś odwrotnie. Impreza zakrojoną została na wielką skalę. Dotacje pieniężne ustanowiono bardzo wysokie: pierwsza nagroda wynosiła 20.000 marek, druga 10.000 marek, najniższa zaś 600 marek. Zwycięzca z armji niemieckiej otrzymał pozatem upominek z rąk cesarza Franciszka Józefa, zaś austrjacki od cesarza Wilhelma II.

Warunki wyścigu opracowała komisja z przedstawicieli obu państw. W wyścigu decydował rekord czasu.

Znaczenie jakie przykładano tej imprezie oraz wysokie nagrody ściągnęły dużą ilość uczestników. Wyścig odbył się w pierwszych dniach października 1892 r. Zwyciężył w nim porucznik austrjacki hr. Stahrenberg, przebywając dystans 575 klm. w 71 godzin 40 minut. Dosiadał on 7-letniego wałacha półkrwi „Athosa", starego steeplera hodowli węgierskiej, pochodzącego po og. pełnej krwi Kettledrum, od klaczy półkrwi. Athos był



Pojenie konia ocukrzoną wodą podczas raidu.
Foto: Spring. u. Geländeritte.

narowny i w poprzedniej swej karjerze wyścigowej często z tego powodu nie kończył wyścigów.

Drugie miejsce zajął oficer pruski bar. Reitzenstein, stając w Wiedniu w przeciągu 73 godzin 6 minut, zrobiwszy 599 klm. na klaczy „Lippspringe" pełnej krwi (?), która w kilka minut po przybyciu padła z przemęczenia. Lippspringe urodziła się w r. 1882 w Anglji, początkowo była w posiadaniu oficera angielskiego, następnie sprzedana została do Belgji, gdzie służyła jako koń pocztowy i gdzie ją nabył za niedrogie pieniądze bar. Reitzenstein.

Trzecie miejsce zajął nadporucznik węgierski Miklos na koniu węgierskim w 74 godzin 24 minut.

Wyścig ten był bardzo ostry i pociągnął za sobą wielkie ofiary w padłych z przemęczenia koniach. Wywołał też bardzo obszerne komentarze w prasie, zarówno fachowej, jak i codziennej.

Impreza nie była dostatecznie opracowana w szczegółach. Postawienie rekordu czasu, jako głównego i jedynego właściwie czynnika, decydującego o zwycięstwie i nieuwzględnienie wymagania, aby po przybyciu koń był na tyle jeszcze świeży, aby mógł przegalopować określoną przestrzeń — zrobiły z tej próby typo-

wy wyścig dystansowy, w którym wolno było jechać na zarżnięcie konia, byle stanąć pierwszym. To też próba zakończyła się bardzo smutno.

Rezultat wyścigu był jednak dla sportu bardzo pouczający. Stwierdził on nasamprzód, że w próbach tego rodzaju zwyciężają przedewszystkiem konie krwi. Następnie pouczył, że ani pod względem wojskowym, ani też nawet sportowym próby tak pomyślane nie mają racji bytu i sensu. Jeśli bowiem podobny wyścig ma wykazać stopień wytrzymałości koni, to jasnem jest, że zwycięzcami zawsze zostaną jednostki najklasowsze na torze wyścigowym. Na to zaś, aby najklasowsze konie wzięły udział w podobnej próbie, należy ją wyposażyć niepomiernie wysoko. Pod względem wojskowym próba taka też nie daje należytych danych, gdyż koń w wojsku, przy najcięższych zadaniach stawianych jemu, przedewszystkiem dojść powinien do celu żywym, a pozatem w większości wypadków wymaga się od niego, aby po zrobieniu dalekiej i uciążliwej drogi był jeszcze zdolnym do pewnego wysiłku.

Dla jeźdźców wyścig Berlin — Wiedeń był również niezmiernie ciężki. Wielu z nich odpadło, doznając z przemęczenia zawrotów głowy, halucynacji i t. p.



Raid Kowno — Wilno, 1907.
Na pierwszym planie, ś. p. Stanisław Wotowski.

Jeżeli chodzi o porównanie obu armji, które brały udział w tej próbie, to przewaga była stanowczo po stronie austrjackiej, chociaż na usprawiedliwienie Niemców zaznaczyć należy, że mieli oni trudniejszą drogę do przebycia, gdyż teren pod Wiedniem jest falisty i konie niemców pokonywać musiały wzniesienia, gdy były już na wyczerpaniu.

Do Berlina dojechało 35 oficerów, a do Wiednia 17.

Wyścig Wiedeń — Berlin pozostawił w historji raidów smutną, lecz bardzo pouczającą kartę i każdy sportsman, stający do zawodów tego rodzaju, powinien przedtem zapoznać się z opisami tej historycznej próby.

W r. 1902 zorganizowany został międzynarodowy wyścig długodystansowy pomiędzy Bruksellą a Ostendą na przestrzeni 133 klm. Stanęli do niego oficerowie najrozmaitszych krajów. Od startu ruszyło 61 zawodników na koniach przeważnie pełnej lub wysokiej półkrwi angielskiej. Zwyciężył porucznik armji francuskiej Madamet, stając u mety w ciągu 6 godzin 54 minut. Trzy dalsze miejsca zajęli również francuzi: por. Deremetz w 7 godz. 22 min., por. Haentjens w 7 godz. 33 min. i por. Romieux w 7 godz. 36 min.



Wysoko-Mazowieckie Koło Sportowe. Wycieczka konna do Janowa Podlaskiego (220 km.).

Wyścig ukończyło 29 jeźdźców. Cztery konie padły w drodze, znaczna zaś część zatrzymaną została w Coolcamp, gdzie znajdował się ostatni punkt kontrolny. Zwycięzca por. Madamet dosiadał wałacha pełnej krwi „Courageux", który przybył do mety zupełnie świeży. Trzeciego dnia po odbytym raidzie w czasie rozdawania nagród zwycięzca wykonał na nim szereg ewolucji z wyższej szkoły oraz skoczył płot z galopu.

Rozpowszechnienie raidów i wyścigów dystansowych w latach dziewięćdziesiątych ubiegłego stulecia natchnęło i polskich sportsmanów do spróbowania zorganizowania podobnej imprezy. W r. 1894, na wniosek grona członków Ćmielowskiego Towarzystwa Wyścigów, zorganizowano wyścig Ćmielów — Warszawa. Trasa jego wiodła przez Iłżę — Radom — Grójec — Tarczyn na tor mokotowski.

Wyścig odbył się w maju. Stanęło do niego 15 zawodników z 34 zapisanych, ukończyło bieg — 13. Zwyciężył sztabrotm. Kotlar na 6-letniej klaczy „Lira", przebywając 162 wiorsty w 11 godzin 47 min. 20 sek. — Drugim był A. hr. Jezierski na wałachu „Cezar", trzecim — kornet Iwlew na og. „Mohort" (Gidran — Grażyna), czwartym J. hr. Moszyński na wał. „Swat" (Gidran — Mucha), piątym K. Mroziński na wał. „Bakarat" poch. niew.

Zwycięska klacz Lira odniosła znaczną przewagę nad współzawodnikami, była ona $^{7}/_{8}$ krwi angielskiej, urodziła się w państwowem stadzie Limarewskiem po pełnej krwi Lwionok od $^{3}/_{4}$ krwi Maska.

Raid Ćmielów — Warszawa, który przeobraził się właściwie w wyścig długodystansowy, powiódł się bardzo dobrze i, o ile jest mi wiadomo, padł w nim jeden tylko koń — klacz Szreniawa p. S. Młodeckiego. Większość uczestników była do prób tej dobrze przygotowana, czemu zawdzięcza się pomyślny wynik imprezy.

Zachęceni udaną próbą sportsmani, zorganizowali w roku następnym 100 wiorstowy wyścig dystansowy Warszawa — Góra Kalwarja — Grójec — Warszawa.

Wyścig ten, ze względu na fatalne jego skutki, zasługuje na uwagę wszystkich interesujących się biegami dystansowymi, w szczególności zaś organizatorów i uczestników podobnych prób.

Start do tej smutnej pamięci gonitwy miał miejsce 6 czerwca 1895 roku o godz. 2 pp. na torze mokotowskim w dzień wyjątkowo upalny. Ruszyło 41 jeźdźców. Ponieważ dystans był stosunkowo krótki, więc wzięto odrazu szalone tempo, które utrzymywało się aż do Góry Kalwarji, t. j. na przestrzeni 30 wiorst.

Wyścig poprowadzili dwaj doskonali i doświadczeni jeźdźcy: zeszłoroczny zwycięzca sztabrotm. Kotlar i hr. Moszyński. Tempo przez nich zaproponowane sugestjonowało innych i wszyscy pędzili jak szaleni. Omyłkom taktycznym sprzyjała okoliczność, że znaczna część trasy prowadziła drogami polnemi, a nie szosą, można więc było galopować zamiast jechać kłusem. Już pod Natolinem odpadł pierwszy zawodnik p. Getko, który, nie będąc dostatecznie wytrenowanym, nie mógł wytrzymać tempa.

Do Góry Kalwarji, odległej o 30 wiorst, pierwsze konie przybyły w jedną godzinę 26 minut, co świadczy najlepiej o pace, w jakim prowadzono wyścig. Grójec (46 wiorst) osiągnięto po 3 godzinach 15 min. — Za Górą Kalwarją zawodnicy zaczęli odpadać masowo. W Drwalewie padł pod hr. Moszyńskim doskonały „Swat". W niedalekiej odległości legła trupem „Lira", zeszłoroczna zwyciężczyni raidu Ćmielów — Warszawa. Dalej zaczęła się potworna rzeź koni. Ogółem wyścig ten przypłaciło życiem około 20 koni, t. j. połowa uczestników. Ścisła cyfra ofiar nie została nigdy ustaloną, gdyż zawodnicy ukrywali ją, uprowadzając konie z drogi, które padły następnie w różnych folwarkach, karczmach lub pocztach.

Wynik ostateczny wyścigu był następujący. Doszły do mety z prawem do nagród 3 tylko konie. Trzy następne przyszły już po normie czasu oznaczonej na 1 godzinę po pierwszym koniu. Ogółem dowlokło się do Warszawy 8 koni. Zwyciężył sztabrotm. Bieławieniec na „Tumanie" w 5 godzin 33 min. 23 sek. Drugą stanęła „Aspazja" pod Zygmuntem Jaźwińskim w 5 godz. 50 min., lecz czyn ten przypłaciła życiem. P. Jaźwińskiemu, ze względu na brak wagi, nagrody nie przyznano. Trzecim był kornet Czarkowski na „Miłuszka" (Midas xx — Gracia II) stada Limarewskiego, który otrzymał drugą nagrodę. Czwartym por. Mikiszew na „Wiesy" (Vestris — Gasparina), również stada Limarewskiego.

Zwycięski Tuman, stada ks. Kantakuzena po Deceit II i Tiulpanka, był koniem wys. półkrwi ang. Biegał dużo na wyścigach, klasy nie posiadał, lecz odznaczał się siłą i wytrzymałością, dlatego też używano go przeważnie do steeplów i gonitw gentelmeńskich. W ciągu 8-letniej swej karjery wyścigowej biegał 148 razy, wygrał 31 pierwszych, 49 drugich, 23 trzecich i 3 czwarte nagrody na sumę 23.604 rubli. Na Wszechrosyjskiej wystawie koni w Petersburgu w r. 1898 otrzymał złoty medal w dziale remontowym i w tym samym roku nabyty został na reproduktora do stad państwowych.

Aspazja była koniem pełnej krwi po Alboin i Camargo. Odznaczała się na torze wielką szybkością, lecz do koni klasowych nigdy jej nie zaliczano.

Z rezultatu wyścigu widać, że konie krwi były na przedzie. Odznaczył się pozatem jeden arab „Giaur" (Bagdad — Gamza) ze stada Sławuckiego. Stepowce kozackie zawiodły zupełnie i albo padły, albo zostały po drodze.

Wyścig Warszawa — Góra Kalwarja potwierdził raz jeszcze starą maksymę, że tempo zabija i, że z próby na szybkość zwycięsko wychodzi zawsze koń krwi. Fatalny epilog wyścigu 100-wiorstowego powstrzymał na czas dłuższy polskich sportsmanów od urządzania raidów. Dopiero w r. 1907 zorganizowany został przez grono osób z Wileńskiego Towarzystwa Wyścigów Konnych wyścig dystansowy pomiędzy Kownem a Wilnem. Przestrzeń wynosiła 95 wiorst. Warunki wyścigu nie dopuszczały koni, które w dwuch latach poprzednich wygrały jakiekolwiek nagrody na torach publicznych, a również które zwyciężyły w raidach 100-wiorstowych i dłuższych. To też raid ten charakter miał o wiele skromniejszy od poprzednich. Na starcie stanęło 17 koni — ukończyło wyścig 15. Zwyciężył por. Chabarow na pełnej krwi Lunatyku (Vigueur — Lunette) w 5 godz. 5 min.

Koń przyszedł w dobrym stanie, pomimo, że ostatnie 30 wiorst szedł prawie ciągle galopem. Drugim stanął 11-letni Gulliver syn Rulera i Stelli, znany z toru mokotowskiego, pod por. Mokrzeckim. Czas osiągnął dobry 5 godz. 14 min. lecz był kompletnie wyczerpany i ledwie uratowano go od śmierci. Trzecią przyszła klacz uszlachetniona, lecz nie stwierdzonego pochodzenia Lady ze stada Zalutyńskiego. Klacz ta padła zaraz po przybyciu na metę. Pozatem w wyścigu tym padły jeszcze 4 konie.

Raid Kowno — Wilno, ze względu na partykularny jego charakter, w dziejach prób długodystansowych nie ma większego znaczenia, nie przyniósł też specjalnie pouczających obserwacji.

Naszkicowawszy krótki ten rys najgłośniejszych raidów, zaznaczyć należy, że jest to temat bardzo szeroki i zmieścić go w jednym artykule jest trudno, to też dla miłośników tego sportu podaję nieco źródeł, gdzie będą mogli znaleźć opisy treściwe.

Literatura.

Raid Ćmielów — Warszawa. „Słowo" 1894, Nr. 18; „Jeździec i Myśliwy" 1393 r. dod. Nr. 13, Nr. 20 str. 8; Nr. 24 st. 7; 1894 rok dod. Nr. 2 str. 2; Nr. 5 str. 2. Konnozawodstwo i koniewodstwo 1894 r. str. 373.

Raid Warszawa — Góra Kalwarja. „Jeździec i Myśliwy" 1895 r. dod. Nr. 7, 10, 11, 13; Nr. 11, Nr. 15; 1902 r. Nr. 6 str. 2. Konnozaw. i Koniewod. 1895 r. str. 632, 857, 885.

Raid Wiedeń — Berlin. „Jeździec i Myśliwy" 1892 r. Nr. 7 str. 9, Nr. 10 str. 9, Nr. 13 str. 6; 1893 r. Nr. 1 str. 5—7, Nr. 9 str. 6; 1910 r. Nr. 6 str. 2.

Raid Bruksella — Ostenda. „Jeździec i Myśliwy" 1902 r. Nr. 17 str. 8 — 9; dod. Nr. 75 str. 3; Nr. 76, 78, 80, 81.

Raid Saarbrücken — Rzym. „Jeździec i Myśliwy" 1900 r. Nr. 15 str. 6; 1901 r. Nr. Nr. 4, 6, 7, 9, 13, 16, 18; 1902 r. Nr. Nr. 7, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 24; 1910 r. Nr. 6 str. 1.

Podróż konna sotnika A. Kenike Petersburg — Czita. N. Kotlarewskij „Probieg sotnika Kenike od Dudergofa do Czity" Petersburg 1896. Konnozaw. i Koniew. 1895 r. str. 996, 1142, 1325, 1326. „Jeździec i Myśliwy" 1896 r. Nr. Nr. 7, 8, 9, 10; 1910 r. Nr. 3 str. 3.

Ogólne o raidach. St. Wotowski „Jazda na dystans" „Jeździec i Myśliwy" 1891 r. Nr. 21, 22, 23, 24; 1892 r. Nr. 16, 17, 18; 1900 Nr. 15 str. 6; 1902 Nr. 6; 1903 Nr. 15; 1907 Nr. 11, 12; 1910 r. Nr. 1, Nr. 9; 1911 r. Nr. 13.

„Russkij Sport" 1884 r. Nr. 8 str. 128. Konnozaw. i Koniew. 1889 str. 377.

Suchomlinow „Letnij probieg partji oficerskoj kawalerijskoj szkoły w 1893 godu". Petersburg, 1893 str. 33. (Krasne Sioło — Grodno i z powrotem 370 wiorst),

tegoż „Osiennij probieg i t. d. w 1894 godu". Petersburg, 1895 r., str. 34.



Znany jeździec przeszkodowy, p. Roman Kruszewski z Chorobrowa, z klaczą wł. chowu Freja (Fribourg — Wilejka), na której w r. 1933 wygrał Wielki Łódzki Steeple Chase, osobiście ją trenując.

Uwagi o przygotowaniu konia do prób długodystansowych i metodach jazdy podczas raidu

Historja raidów długodystansowych wykazuje w sposób niepodlegający powątpiewaniu, że przebiegi międzymiastowe, takie jak je urządzano w końcu zeszłego stulecia i w paru pierwszych latach teraźniejszego, były anachronizmem i absolutnie nie odpowiadały swojemu celowi, jeśli go pojmujemy, jako wypróbowanie i porównanie wytrzymałości koni, w zastosowaniu do służby kawalerji w czasie wojny.

To samo negatywne doświadczenie, jakie w Polsce osiągnięto z raidu Warszawa — Góra Kalwarja — Grójec — Warszawa, wyłania się także z wyników raidu odbytego w Belgji, Ostenda — Bruksela, a jeszcze dawniej z forsownego przejazdu oficerów austrjackich z Wiednia do Berlina i niemieckich z Berlina do Wiednia. Każda z tych prób zakończyła się bardzo licznemi ofiarami, możnaby je wszystkie nazwać bezużyteczną rzezią koni, gdyby wyciągnięte z nich doświadczenie nie pozwoliło skorygować wadliwego systemu jazdy, jaki tam stosowano, i organizować następne raidy, w parę lat później, na zasadach racjonalnych, uwidocznionych przez otrzymane wyniki.

Przyznać należy, że oficerowie kawalerji we wszystkich krajach szybko się zorjentowali co do wadliwości programów w wyżej wymienionych raidach i doniosłości błędów przez nich samych popełnionych, gdyż w parę lat później urządzone przejazdy we Francji Paris — Rouen — Deauville, w Niemczech Lipsk — Drezno, a w Polsce Kowno — Wilno, zaznaczyły się tem, że osiągnięto bardzo wydatną szybkość i, że liczba ofiar w koniach i liczba koni zdystansowanych były minimalne.

W następstwie wywiązały się dyskusje w pismach specjalnych i powstała literatura, odnosząca się do teorji prób długodystansowych. Książka kapitana Bausil „Paris — Rouen Deauville", a zarówno książka Fr. v. Maerken zu Geerath, zatytułowana „Springprüfungen und Geländeritte" zawierają już opartą na doświadczeniach, wyrozumowaną teorję jazdy na długie dystanse i prawidła, odnoszące się zarówno do przygotowania koni do raidów, jak i do sposobu dosiadania i prowadzenia koni podczas przebiegu.

Przedewszystkiem zaznaczyć musimy, że raidy — to zupełnie co innego niż wyścigi na torze, choćby na najdalsze dystanse.

Wyścigi mają na celu selekcję materjału hodowlanego ogierów i klaczy, raidy mają przedewszystkiem na celu wdrożenie oficerów kawalerji do kierowania oddziałami, któremi będą musieli dowodzić podczas manewrów i podczas wojny, do pouczenia ich, w jaki sposób mają jechać, aby koni nie zamęczyć, aby po wykonaniu dłuższego przebiegu, nazajutrz lub po kilku godzinach, znowu były zdolne ten wysiłek powtórzyć. Wszak podczas wojny, praca kawalerji jest niemal codzienną, zwłaszcza w służbie wywiadowczej, a trenowanie masowe koni żołnierskich, takie jakiemu podlegają konie wyścigowe, nie może być stosowane.

Konie tu nie trenować, a p r z y g o t o w a ć należy, a przygotowanie to powinno polegać na tem, aby były utrzymywane i wdrożone do pracy, przy warunkach podobnych do tych, w jakich będą musiały służyć podczas wojny; a zatem codziennie, bez względu na pogodę, przebywać i pracować po kilka godzin (od 6-iu do 10-iu) na powietrzu, oraz być wdrożone do galopu pod dość ciężkim jeźdźcem, i po każdym terenie. Muszą brać przeszkody takie, jakie zwykle się napotyka w jeździe przez pola,



Bieg dystansowy Warszawa — Poznań. Płk. Kozierowski (w środku) — 1, mjr. Wisłouch (z lewej str.) — 2, por. Baliński — 3.

muszą nauczyć się wdrapywać na strome pochyłości i z nich schodzić lub się zsuwać. Muszą nie bać się wejść do wody, nawet głębokiej.

Przed raidem należy okuć konie kilka dni naprzód, aby do nowych podków noga się przyzwyczaiła.

Ciekawym jest opis przygotowania, jakiemu kapitan Bausil poddał swojego konia „Midasa", na którym przybył pierwszy do mety w raidzie Paryż — Rouen — Deauville, po przejściu 215 klm. w 14 godzin, w zupełnie dobrym stanie. W ciągu paru tygodni przed raidem, wyprowadzał on Midasa na plac odległy o 10 klm. od stajni i poddawał go następującym ćwiczeniom: 4 razy galopował na nim po 10 minut, a pomiędzy tem 3 razy przejeżdżał dość wolnym kłusem po 5 minut. Po czterech takich przejazdach, dawał mu 5 minut odpoczynku, co razem zabierało godzinę czasu. Powtarzał to trzy razy, a po trzech godzinach takiego treningu, przejechawszy w ten sposób w sumie 60 klm. w ciągu trzech godzin wiódł go stępa z powrotem do stajni, gdzie koń dostawał swoją normalną porcję dzienną 20 litrów owsa.

Koń, który przeszedł taki trening, jeśli nie okazywał zmęczenia, musiał być doskonale przygotowanym.

Przejdźmy teraz do drugiej części zagadnienia studjum o raidach: jak należy jechać? Za aksjomat w sztuce jeździeckiej uchodzi twierdzenie: „nie długi dystans zabija konie, ale zbyt szybkie tempo". Należałoby do tego dodać: „i niewłaściwy sposób jazdy".

Naturalnym ruchem konia jest galop. Koń na wolności nigdy nie biegnie kłusa szybko. Albo galopuje, albo kłusuje, gdy chce zwolnić kroku. Na przebycie jednego kilometra, koń robi 100 kroków galopa, albo 150 kłusa. Najwięcej koni padło w tych

raidach, w których jechano przeważnie wyciągniętym kłusem, po 3½, nawet po 3 minuty kilometr.

Do tych wytycznych należy stosować sposób jechania podczas raidu, mianowicie:

Galopować po 4 do 6-iu klm. w tempie 400 metrów na minutę, ale przedewszystkiem starać się zastosować takie tempo, jakie dla danego konia wydaje się naturalnem, przerywając galop krótkiemi przebiegami kłusem. Oczywiście ma to być kłus wypoczynkowy (190 do 220 m. na minutę), w ciągu kilku minut kłusa musi koń „się wyparować".

Co godzinę należy stanąć na kilka minut lub przeprowadzić konia stępa, idąc obok niego i poruszywszy siodło.

Wskazanem jest prowadzić konia w ręku, gdy schodzi ze stromej pochyłości, lub wdziera się na nią, a w każdym razie zjeżdżać ze stromej góry stępa.

Nie należy galopować po kamienistych drogach.

Po szosie należy jechać środkiem drogi, a nie tam, gdzie z powodu wypukłości przekroju, dwie końskie nogi stawałyby wyżej, a dwie niżej.

Należy unikać jechania po zboczu szos, jeżeli są poprzecinane przez rowki odpływowe, gdyż koń, zbliżając się do nich, skraca lub wydłuża krok, co przy częstem powtarzaniu się, męczy go.

Ważnem jest, ażeby jeździec tak siedział na siodle, aby raczej pomagał koniowi, niż krępował jego ruchy swym ciężarem. Baczna uwaga musi być zwrócona przy raidach dłuższych (ponad 100 klm.) w ciągu których konie muszą być karmione, na to, aby wybierać pokarmy łatwo i prędko strawne.

Kapitan Bausil karmił swego konia jajami pomieszanemi z sianem zmoczonem w melasie, dając mu mało jeść, ale kilkakrotnie pojąc wodą ocukrzoną (100 gram. cukru na litr wody). Cukier podtrzymuje siły i nie obciąża organów trawienia.

Jeździec musi wiedzieć, że podczas raidu konie padają najczęściej, skutkiem trzech powodów: kolki, udaru słonecznego i zapalenia płuc. Aby nie dopuścić do zasłabnięcia koni, w niektórych raidach zarządzono mierzenie temperatury ich ciała na punktach kontrolnych, co daje możność niedopuszczenia do wystąpienia jednego z podanych powodów padnięcia. Wiadomo, że temperatura konia szybko wzrasta podczas ruchu. 40° nie jest anormalnym objawem, ale przy 42° zaczyna się niebezpieczeństwo, chociaż były wypadki, że u zwierząt przemęczonych, doszła temperatura do 43½ a nawet do 44°, a jednak dało się je uratować.

Symptomy niebezpiecznego przemęczenia koni, są te same, jakie obserwujemy u zwierząt sforsowanych na polowaniach: błędny wzrok, stwardniałe mięśnie, nabrzmiałe żyły, mokra błyszcząca sierść, temperatura (u jeleni) dochodząca od 44 do 44½ stopni.

Przy mierzeniu temperatury na punktach kontrolnych, uniknęłoby się sforsowania, jakiego jeździec czasem może nie dostrzec w porę, ale konie, któreby wykazały 41°, powinnyby być natychmiast wycofywane z raidu.



Przed raidem Warszawa — Bielsko, 1932. Gen. bryg. dr. B. Wieniawa Długoszowski na wadze.
Foto: W. Pikiel, Warszawa.



Raid Baranowicze — Warszawa, 1932. Prowadzi gen. bryg. St. Skotnicki.
Foto: W. Pikiel — Warszawa.

Po odbytym raidzie, wskazanem jest zmyć koniowi nogi i krzyż chłodną wodą z octem, ale nie należy zlewać mu głowy, co może wywołać kongestję. Dobrze jest natrzeć mięśnie oliwą kamforową.

Oczywiście przepisów powyższych, dotyczących sposobu jazdy, nie można uważać za ściśle niezmienne w szczegółach. Każdy jeździec musi poznać naturę wierzchowca, którego przygotowuje do raidu, jego przymioty indywidualne, tempo galopu, jakie mu najlepiej dogadza, mniejszą lub większą odporność na gorąco i pokarmy, które łatwo przetrawia. W Niemczech nie zalecają używania wody ocukrzonej, ponieważ jest to napój nie wszędzie się znajdujący, zatem nie należy doń koni przyzwyczajać.

Porucznik Zürn był pierwszym w raidzie Lipsk — Drezno przejechawszy 130 klm. w 6 godzin na klaczy „Tekla", pochodzącej ze stadniny w Beberbeck, robiąc galopy nieprzerwane po pół godziny i pojąc klacz tylko zwyczajną wodą.

Programy raidów długodystansowych powinny być układane na zasadzie wyżej podanych przesłanek. Niektóre zarządy wojskowe uwzględniły je, wydając odnośne przepisy. Między innemi, niemiecka generalna inspekcja kawalerji ogłosiła trzy prawidła podstawowe, obowiązujące przy urządzaniu tego rodzaju prób:

1-o) „Mogą być dopuszczeni do udziału w raidach wojskowych tylko oficerowie, jadący na koniach swoich własnych lub na koniach rządowych, na których odbywają służbę (Chargenpferde)".

W tym wypadku chodzi o to, aby oficerów skłonić do zajęcia się osobiście przygotowaniem koni i do większego ich oszczędzania.

2-o) „Dystans raidu nie może być większy nad 80 klm.".

Tutaj widocznie miano na uwadze, że podczas wojny, po odbyciu każdego forsownego przebiegu, trzeba aby konie były zdolne do dalszej pracy i chciano przystosować warunki tych prób do warunków wojny.

3-o) „W każdym raidzie conajmniej trzecia część dystansu musi być przebytą bez dróg".

Niewątpliwie powodowano się tu temi samemi względami, co przy prawidle 2-giem.

Sądzić należy, że te same wytyczne będą uwzględniane przy organizacji raidów dystansowych we wszystkich krajach.

Fr. Kotowicz.

WYWIADY...

Prezes Polsk. Związku Jeździeckiego, pułk. Zbigniew Brochwicz-Lewiński na zapytanie nasze, co należy czynić, by spopularyzować sport jazdy konnej, odpowiada:

— Obawiam się, że będę się powtarzał, gdyż właśnie wypowiedziałem się już obszerniej w tej kwestji na łamach „Jeźdźca i Hodowcy".

Aby sport koński uczynić popularnym wśród szerokich mas, jak to ma miejsce zagranicą, trzeba najpierw przekonać społeczeństwo, że jest on najzdrowszym sportem.

Leży właśnie przedemną broszura lekarza niemieckiego dr. Senatora, tłómaczona na język polski przez mjr. Chodowieckiego. Otóż uczony ten, rozpatrując jazdę konną z punktu widzenia lekarskiego, dochodzi do wniosku, że sport ten dlatego właśnie jest najzdrowszym ze sportów, iż pobudza do pracy cały organizm człowieka, nie tak, jak inne sporty, gdzie czynne są tylko niektóre grupy mięśni. Jazda konna składa się przytem z ruchów aktywnych i pasywnych, a ponieważ uprawiana jest na organiźmie żywym, więc oprócz koniecznych ruchów aktywnych jeźdźca zawsze mają jeszcze miejsce niespodziane poruszenia pasywne, stwarzane przez konia. Dr. Senator twierdzi, że sport jeździecki nietylko utrzymuje człowieka w zdrowiu, ale leczy ponadto niektóre choroby.

Doświadczyłem tego na sobie, dodaje z uśmiechem pułk. Brochwicz-Lewiński. Podczas wojny i forsownych marszów kawaleryjskich nie chorowałem nigdy. Gorzej bywało, gdy przychodził czas spoczynku; wówczas zjawiały się rozmaite dolegliwości.

Najpierw więc należy udowodnić publiczności tę właśnie zaletę sportu jeździeckiego, a następnie przełamać uprzedzenie, że sport ten jest taki kosztowny! Trzeba pomyśleć nad tem, by jazdę konną ułatwiać, a nie utrudniać! Niech ludzie mają konie do dyspozycji, za niewielką opłatą, a napewno będą jeździli!

W tej kwestji dużo mają do zrobienia samorządy, które wszakże wydają tyle na popieranie innych sportów, urządzanie stadjonów i t. d. W celach szkolenia młodzieży w jeździe konnej mogą dorzucić jeszcze parę groszy na utrzymanie kilku koni i wybudowanie krytej szopy na sezon zimowy. Zagranicą, szczególnie w Niemczech i Anglji, każde miasto i miasteczko posiada parę tattersali, gdzie za dostępną opłatą można wynająć wierzchowca. Tam też, mimo rozwoju sportu samochodowego, ludzie jeżdżą konno — jeździliby i u nas, gdyby im tę jazdę umożliwić, gdyż amatorów w Polsce nie brak.

Ważną również jest rzeczą udostępnić naukę konnej jazdy. Kto się raz nauczył jeździć, ten znajdzie już potem sposób, by móc nadal uprawiać ten sport. Młodzież, gdy się zapozna z koniem, pokocha go i już się z nim nie rozstanie, podobnie jak w Anglji, gdzie jeździectwo należy do sportów narodowych i powszechnie uprawianych.

Podczas mego pobytu w Anglji pytałem jednego pana, czy jeździ na polowaniach par force?

— Teraz nie, odpowiedział, gdyż mógłbym jeździć tylko raz w tygodniu, co mi się nie opłaca...

Odpowiedź ta najwymowniej świadczy o rozpowszechnieniu w Anglji polowań par force i biegów myśliwskich. Całe społeczeństwo angielskie zżyte jest z koniem i uprawia jeździectwo. Mogę powiedzieć, że w tym kierunku robimy pewien początek; oto, w porozumieniu z kuratorjum, sześćdziesięciu kilku chłopców ze szkół średnich będzie się uczyło konnej jazdy w tattersalu pod kierunkiem instruktora za opłatą 5 zł. miesięcznie.

— Wyobrażam sobie radość tych chłopaków! Będzie to spełnienie ich marzeń...

Czy i w innych miastach powstaną podobne kursy dla młodzieży?

— Jestem w pertraktacjach z Poznaniem i ze Lwowem — mam nadzieję, że sprawa ta pójdzie tam dobrze. Mogę tu już zakomunikować zamiary szerszej propagandy jeździectwa: Oto Związek Jeździecki inicjuje w tym roku rozrzucenie po kraju meetingów popularnych. Celem ich będzie wciągnięcie do jazdy konnej tych, którzy jej jeszcze nie uprawiają, a przedewszystkiem — młodego pokolenia.

***

— Czy Warszawa okazuje zainteresowanie dla sportu końskiego? naturalnie Warszawa cywilna?

Na to pytanie odpowiada nam **p. Kazimierz Skarżyński, przewodniczący komisji technicznej Warszawskiego Klubu Jazdy Konnej** — niestety, negatywnie.

— Dotychczas niewielkie. Przed wojną, jak mi wiadomo, należało do dobrego tonu umieć jeździć konno. Obecnie, zamiłowanie to zaczyna dopiero się budzić, a nasz od półtora roku istniejący W. Klub Jazdy Konnej skupia jednostki, uprawiające jeździectwo.

— Pozwoli pan na niedyskretne pytanie; jest pan jeźdźcem cywilnym, który zdobył już pierwszą nagrodę na konkursach międzynarodowych w Łazienkach i szereg innych nagród w zawodach konnych. Otóż gdzie pan nabył tej sprawności sportowej?

— Jeżdżę, coprawda, od piątego roku życia, ale dopiero od paru lat zajmuję się sportem poważnie i wszystkie sukcesy moje zawdzięczam nauce, pracy i instruktorom. Bez nauki i pracy w sporcie końskim do niczego dojść nie można. Ostatnim moim instruktorem był ppłk. Rómmel, pod którego światłem przewodnictwem zmieniłem siad, jemu więc przypisać muszę dodatnie wyniki mej pracy. A konna jazda, jak każdy sport, a może bardziej nawet, wymaga codziennego treningu, dużo woli i konsekwencji w ćwiczeniu. Niestety, Polacy widocznie mało mają tych zalet, gdyż rezultaty są nikłe... Utarło się mniemanie, że każdy Polak jest urodzonym jeźdźcem. Jest to nieporozumienie, przynajmniej w dzisiejszych czasach? Ogół nie kocha konia, nie zna go i nie umie jeździć. Pod tym względem biją nas inne narody, chociażby sąsiednie Niemcy...

— Jakie zadanie ma Warszawski Klub Jazdy Konnej?

— W. Klub Jazdy Konnej został zawiązany w celu propagandy sportu jeździeckiego między ludnością cywilną, szczegól-



Prezes Kazimierz Skarżyński prowadzi bieg myśliwski W. K. J. K.

nie między młodzieżą. Mamy na pensjonacie 15 koni i teren ćwiczeń codziennych w tattersalu przy ul. Litewskiej. Do nauki udało nam się zdobyć instruktora rtm. Karczewskiego. W ubiegłym roku urządził Klub na spółkę z Nowym Tattersalem piękny teren kilkumorgowy przy ul. Puławskiej, służący do ćwiczeń i biegów. Jest to miejsce wprost na ten cel idealne, posiada bowiem wzgórza, zjazdy, zarośla, a więc naturalne przeszkody. W czerwcu 1933 odbył się tam konkurs, a na wiosnę zamierzamy tę tak udaną imprezę powtórzyć. Bolączką stolicy jest brak dróg i aleji konnych; Paryż posiada swój Bois de Boulogne, Londyn — Hyde Park, Wiedeń — Prater i t. d., a Warszawa nie ma ani parku ani drogi, przeznaczonych dla jazdy konnej. Chcąc wyjechać w teren z miasta trzeba 30 — 40 minut jechać stępa po okropnym bruku. Nie należy to do przyjemności, zabiera dużo czasu... Jeżeli sport koński ma się w stolicy rozwinąć, należy mu stworzyć odpowiednie ku temu warunki.

— Zdaje mi się, że żądanie to jest najzupełniej słuszne. Jeżeli inne sporty mają wyznaczone dla siebie tereny w samem sercu miasta, to chyba sportowi końskiemu też coś się należy?

— Wszystkie sporty korzystają z poparcia i opieki sfer rządowych — oprócz najważniejszego — tego właśnie, który tak ściśle związany jest z hodowlą koni. Polska jest przecie krajem rolniczym, a hodowla i eksport koni ma dla nas pierwszorzędne znaczenie.

— Czy dużo członków liczy W.K.J.K.?

— Nie możemy jeszcze poszczycić się liczbą 40 członków, posiadających własne konie, jak np. młodszy od warszawskiego, gdyż dopiero w listopadzie ub. roku powstały Klub Konnej Jazdy w Łodzi. Jak już wspominałem, młodzi mają dziś mało zrozumienia, czy zamiłowania do konia. Może obawiają się codziennych ćwiczeń, może nie mają dość hartu?

Z radością stwierdzić mogę, że zarzuty te nie tyczą się pań; kobiety zapisują się do Klubu Jeździeckiego, jeżdżą bardzo wytrwale, pracują konsekwentnie i z zamiłowaniem, a niektóre przy bardzo małych budżetach potrafią konia utrzymać. Gdyby tej słabszej połowie rodzaju ludzkiego udało się pozyskać dla sportu jeździeckiego i tę drugą, silniejszą połowę, to byłby wielki postęp w jeździectwie polskiem!

* * *

— Niema dziś koniarzy, są tylko sportsmeni i handlarze! — mówi ze smutkiem **p. Marja Wodzińska.** A ma ona prawo zabierać głos w tej sprawie, jest bowiem nielada koneserką, miłośniczką i mistrzynią sportu konnego — pierwszą w Polsce! Z górą pół wieku sama jeździła konno i cztery pokolenia nauczyła jeździć. Propagowała ten królewski sport przykładem, piórem i pędzlem. W różnych czasopismach pojawiały się jej artykuły, pełne wdzięku i żywości, a naukę swą zebrała w książce p. t. „Amazonka", pierwszym i jedynym dotychczas polskim podręczniku jazdy konnej dla dam... Zmieniły się czasy, zmieniła się moda i poglądy na sport jeździecki, ale i dziś jeszcze każda miłująca konia kobieta w dziele tem wiele istotnych, nieprzemijających wartości i wskazówek znaleźć potrafi.

Po ojcu, Franciszku Kostrzewskim, odziedziczyła p. Wodzińska upodobania i talent malarski, a obrazy jej, przeważnie o tematach końskich, wystawiane w „Zachęcie" cieszyły się uznaniem krytyki. Pisano o niej w prasie polskiej i zagranicznej, w pismach sportowych i poświęconych sztukom pięknym.

P. Wodzińska przyjmuje mnie w saloniku, wyglądającym jak muzeum historyczne sportu jeździeckiego ostatniego półwiecza. Na ścianach fotografje ludzi, spraw i rzeczy, które istniały i przeminęły. Ale sama właścicielka mieszkania to typ bynajmniej nie muzealny. To wytworna dama o niezmiernie żywych ruchach, zgrabnej figurze, oczach pełnych blasku i mocy. Jak tu pogodzić fakt, że dama z portretu w amazonce i cylindrze i ta tak bardzo współczesna pani są tą samą osobą?

P. Wodzińska śmieje się z mego niedowierzania:

— Urodziłam się w roku 1868, mówi krótko. A na tej fotografji widzi mię pani z moim wnukiem, jak razem jedziemy konno. Tak, ten porucznik, to mój wnuk! A trzeba wiedzieć, że byłam jako dziecko wątła, chorowita nawet, i jeździe konnej przypisuję, że nabrałam sił i zdrowia i trzymam się jakoś!

— Ależ tego „trzymania się" i wyglądu pozazdrościć pani może niejedna trzydziestoletnia kobieta! wyrywa mi się okrzyk. Jak się to stało, że pani poświęciła się koniarstwu?

— Mąż mój, emigrant, po powrocie do Polski, wielki koniarz, założył Tattersal na Okólniku. Tam poznaliśmy się na lekcjach konnej jazdy no i pobraliśmy się. Odtąd studjowałam konia gruntownie. Nietylko jazdę konną, ale i weterynarję i kowalstwo, szczegóły stajenne i gospodarskie. Prowadziłam też stronę administracyjną Tattersalu, przez który szedł import koni z zagranicy i odbywały się ożywione targi.



P. Marja Wodzińska w r. 1890.



P. Marja Wodzińska z wnukiem por. H. Zandbangiem w r. 1931.

— Czy sport jeździecki cieszył się powodzeniem w dawnej, t. j. przedwojennej Warszawie?

— O tak! Należało do dobrego tonu, do szyku, umieć jeździć konno! W moim Tattersalu odbywały się prawdziwe r e u n i o n s m o n d a i n e s, cały ówczesny b e a u m o n d e brał udział w karuzelach kostjumowych. A stawało do nich po trzydzieści kilka par. Oto dokumenty:

Pani Wodzińska rozrzuca przedemną szereg fotografji, wiernie ilustrujących jej opowiadanie. Wspaniałe konie, piękne, stylowe kostjumy, amazonki i jeźdźcy o nazwiskach tak znanych w owych czasach... Zawierucha światowa zburzyła to całe dzieło i dziś odnowa trzeba mozolnie budować gmach, składając powoli cegiełki sportu jeździeckiego.

— Słyszałam, że pani była nietylko mistrzynią jazdy konnej, ale że ujeżdżała pani najdziksze, nieposkromione rumaki. Jak to pogodzić z osławioną słabością płci niewieściej? — pytam, patrząc na drobną sylwetkę i małą rękę pani Wodzińskiej.

— Nie było konia, któremubym nie dała rady, a nigdy nie miałam żadnego wypadku, gdyż zawsze byłam w kontakcie z koniem. Konia należy czuć i rozumieć, a do tego dochodzi się jedynie przez wytrwałą naukę. Bo konna jazda, to sztuka której trzeba się uczyć.

— A teraz pani jeździ dużo?

— Dziś nie mogę sobie pozwolić na utrzymanie konia, więc nie jeżdżę, odpowiada z lekkim smutkiem senjorka sportu jeździeckiego.

— — — — — — — — — —

Myślę, że w Polsce, gdzie mamy tyle dobrych koni i tylu miłośników sportu jeździeckiego, powinienby znaleźć się koń dla tej, która przez pół wieku propagowała go u nas, przyczyniła się do wykształcenia wysokiej klasy jeźdźczyń i jeźdźców i dziś jest żywą tego sportu tradycją...

**
*

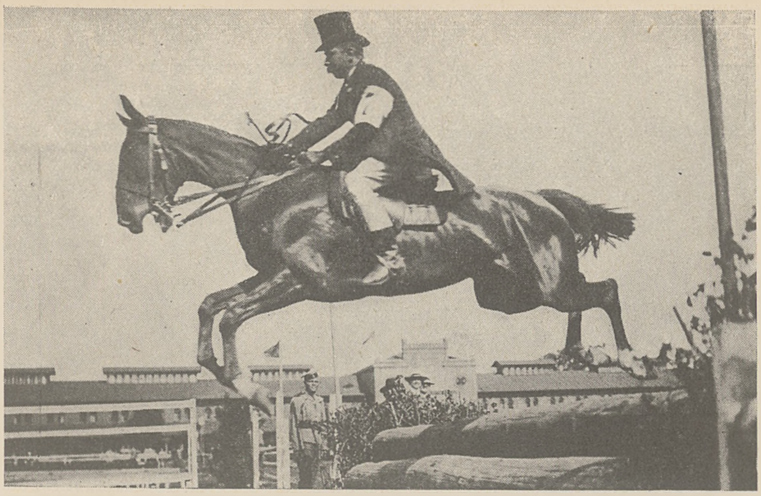
Inżynier Zdzisław Sznuk ma lat 75 i jeździ konno — jak młodzik. Może lepiej, ma bowiem za sobą długą przeszłość koniarza, sportowca, rekordzisty i zwycięzcy w wielu konkursach. Widziałam go w Tattersalu, odbywającego codzienną przejażdżkę i, naturalnie, poprosiłam o wywiad.

W zacisznej komnacie, umeblowanej cennemi Ludwikami, p. Sznuk pokazuje mi swe nagrody — a ma ich powyżej stu pierwszych i kilkanaście drugich — i snuje swe wspomnienia jeździeckie. Urodzony na wsi, w maj. Ciotusza w Lubelskiem, od lat najmłodszych „wychowywał się z koniem" i „na koniu". Nauka w gimnazjum, potem wyższe studja przerwały na czas dłuższy umiłowany sport. Zostaje inżynierem i marzy o tem, by dostać zajęcie gdzieś na wsi, np. przy robotach meljoracyjnych i móc jeździć konno. Życie płata mu figla, albowiem dostaje posadę w magistracie i przez trzydzieści z górą lat buduje kanały... Prawdziwy miłośnik konia i w mieście znajduje ujście dla swych upodobań; z chwilą powstania Tattersalu p. Wodzińskiej zapisuje się jako uczeń i pozostaje wiernym mu aż do końca. Uczy się wytrwale i z dobrym skutkiem, bo imię jego słynie na wszystkich hippodromach polskich, a nawet w Petersburgu. Pierwszą nagrodę zdobywa na konkursach hippicznych w Lublinie w 1899 roku. Gdy w Warszawie powstaje pierwszy hippodrom i odbywają się pierwsze konkursy, p. Sznuk zwycięża na swym polskim koniu (Ritorno). W Petersburgu ustanawia rekord skoku na 6 m. szerokości (na Suzy). Następne konkursy w Warszawie są triumfem p. Sznuka (na „Bergerac'u" i na „Alcade"), zdobywa rekordy na zawodach w miastach prowincjonalnych: w Wilnie, Częstochowie, Lublinie, a jednocześnie bierze udział w karuzelach w Tattersalu, gromadzących śmietankę towarzystwa warszawskiego. Znajduje czas na wszystko! Okazuje się, że mimo ciężkiej pracy zawodowej, mimo codziennych zajęć, można jeździć konno, można trenować, a także zdobywać nagrody! P. Zdzisław Sznuk jest żywem zaprzeczeniem rozpowszechnionego, a jakże fałszywego zdania, że sport konny — to sport dla próżniaków i ludzi bogatych. Pracował zawodowo na kawałek chleba i pracował dla sportu końskiego. Rozsławia imię jeźdźca polskiego szeroko; na jednym z przedwojennych konkursów hippicznych w Warszawie, współzawodnicząc z jeźdźcami wojskowymi, wygrywa na trzech koniach — polskich — 53% ogólnej sumy nagród.

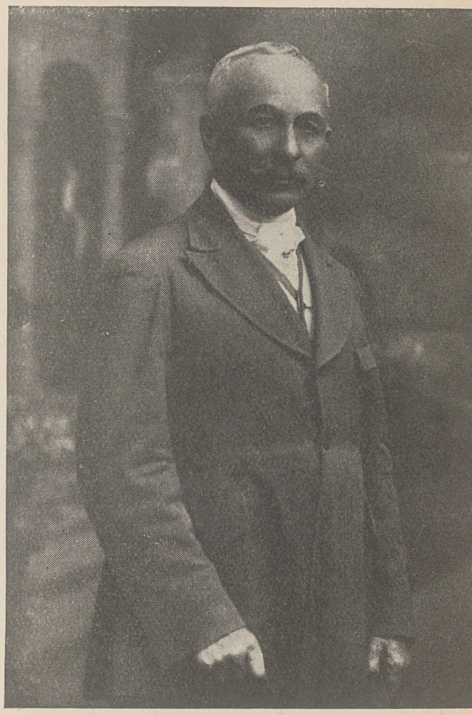
Obecnie nie bierze udziału w zawodach. Dlaczego? Odpowiedź prosta; jest już emerytem. Z emerytury trudno dziś kupić dobrego konia...

Ale p. Sznuk jest członkiem Warszawskiego Klubu Jazdy Konnej, interesuje się sprawami jeździectwa i jest żywym, najlepszym przykładem dla młodego pokolenia jeźdźców cywilnych, do jakiej doskonałości dochodzi zamiłowany koniarz wytrwałą pracą oraz — jak sport koński dodatnio wpływa na zdrowie, wygląd i utrzymanie młodości!

AWA.



P. Zdzisław Sznuk na „Okazji", na konkursach hippicznych w Warszawie przedwojennej.



P. Zdzisław Sznuk, lat 75. Najstarszy jeździec w Warszawie.



P. Sznuk na „Alcade". Skoczyła 1 m. 99 cm. w Petersburgu, 1906.

JAZDA ZAPRZĘGIEM — POWOŻENIE

Pragnąłbym na tem miejscu wyrazić ubolewanie i żal wielki, że nikt ze zwolenników i propagatorów „sportu konnego" nawet nie potrąci o „sport z a p r z ę g o w y", że wszyscy zdają się utożsamiać sport konny ze sportem wyłącznie jeździeckim.

W fachowej prasie odrodzonej Rzplitej zniknął prawie bez śladu i wskutek tego zanika też coraz bardziej w pamięci społeczeństwa ongiś kwitnący dział sportu konnego, mianowicie: jazda zaprzęgiem-powożenie (art. mój „Jeździec i Hodowca" Nr. 21/33 i 8/34).

Tak obcym stał się nam już ten rodzaj sportu, że przestaliśmy wogóle o nim mówić! Czy warto, ktoś zapyta? Twierdzę śmiało, że tak.

Starsi z pośród nas wspominają jeszcze sławne „corsa" w warszawskich alejach. Niedawno jeszcze czwórka czy szóstka dobrze sprzężonych i umiejętnie prowadzonych koni wzbudzała podziw, jako rzecz skończenie piękna. Kunszt powożenia zaprzęgiem jedno czy wielokonnym znajdował chlubną ocenę u znawców, którym najdroższą nawet maszyną nie można było zaimponować. Tymczasem młodzi cały swój podziw i uznanie przenieśli na martwe, ale zato bardzo błyszczące, a — co gorsza — bardzo drogie pudła Cadillaców i Daimlerów.

Niespodziewany rozwój pojazdów (i przyrządów) motorowych bardzo poważnie zagroził dotychczasowej, monopolowej nieledwie roli konia w życiu praktycznem. Powszechnem zjawiskiem było stałe i coraz to radykalniejsze wypieranie konia przez maszynę. Tak było — bo obecnie odbywa się w tej dziedzinie gruntowny nawrót na całym świecie.

W najtrudniejszym czasie obronę konia podjął sport konny — niestety zbyt jednostronnie. Towarzystwa hippiczne uznawały jedynie konia wierzchowego, krzewiły tylko „czysty" sport, pozbawiony już — poza wojskiem — większego praktycznego znaczenia — pominęły zaś całkowicie zaprząg i powożenie, które u nas po dziś dzień ma tak duże zastosowanie praktyczne, jako funkcję, jakgdyby niegodną sportowego traktowania. Sport jeździecki miał swoją bezpieczną ostoję w wojsku. Natomiast kunszt powożenia, w sensie sportowym, nie mógł niestety nawet w wojsku znaleźć ani oparcia, ani podniety, gdyż żywa siła pociągowa skupiała się tam głównie w taborach, które — jako oddziały nietypowo bojowe — traktowano naogół z przekąsem, najchętniej zapominając wogóle o istnieniu tego „wstydliwego zakątka", który zresztą niebawem już uda się zlikwidować dzięki motoryzacji.

Tymczasem nastąpiła nieoczekiwana zmiana na tym odcinku. Powszechny swego czasu pęd do motoru załamał się. Po ostrem przesileniu, motor zaczyna ustępować miejsca koniowi, pogardzany koń zaprzęgowy odnowa zyskuje sobie uznanie, jako najtańsze i najmniej zawodne źródło siły pociągowej, zwłaszcza w naszych stosunkach. Nad dokonywującą się przemianą nie należy obojętnie przechodzić do porządku dziennego. Wszakże eliminowanie konia, jako siły pociągowej, było nietylko zjawiskiem wysoce niepożądanem z punktu widzenia ogólno-gospodarczej polityki hodowlanej kraju, lecz — co gorsza — kryło w sobie wielkie niebezpieczeństwo dla przygotowań obronnych Państwa.

Moment obecny, kiedy to budzi się nowe zainteresowanie dla konia zaprzęgowego, należałoby podchwycić, jako wymarzoną okazję do ożywienia zakrzepłych form sportu konnego, i to przez wskrzeszenie zaniedbanego „sportu z a p r z ę g o w e g o". Uprawianie sportu zaprzęgowego przyniesie niechybnie duże korzyści praktyczne. Zaryzykuję tu twierdzenie: szybciej osiągalne, więcej widoczne i powszechniejsze niźli te, które osiągamy w podtrzymywanym z trudem sporcie jeździeckim.

Nasuwa się przedewszystkiem pytanie, czy sport zaprzęgowy (powożenie), jako taki, dać może uprawiającemu go to wszystko, co stanowi o rozbudzeniu zamiłowania, a więc wzniecić dążność do opanowania techniki samego wyczynu i zapewnić przyjemność z współzawodnictwa, na podobieństwo innych sportów? Bezwątpienia — tak! i to w dużej mierze. Wszak mamy do czynienia z żywem stworzeniem, którego indywidualność, umiejętnie pokierowana i powołana niejako do współdziałania z indywidualnością człowieka, daje dopiero w sumie efekt dokonanego wyczynu, dobitnie świadcząc o tem, że tylko wzajemne zgranie rozstrzygać może o powodzeniu w zdobywaniu nakreślonego celu.

A teraz sam kunszt powożenia.

Zdawałoby się — nic łatwiejszego! lejce do ręki — i jazda! Jedziemy! Popędzane batem konie — ciągną. Pozwalamy się wieźć. Czyż trzeba czegoś więcej? Czy warto silić się na jakąś specjalną umiejętność w powodowaniu zaprzęgiem? Czy konie od pierwszych dni swej pracy nie rozumieją, że trzeba posuwać się naprzód, bo z tyłu bat na nie czyha?

Nie byłoby w tem nic dziwnego, gdyby rozumowanie takie rodziło się w głowach laików, oglądających konia zdaleka na ulicach miast, w pracy na roli, na torach i t. d. — ludzi, którzy widzą w koniu jakby automat, działający więcej lub mniej sprawnie za pociśnięciem jakiejś ukrytej sprężyny, dźwigni lub śrubki. Wszelako podobne mniemanie osób, które łączy z koniem jakikolwiek, choćby luźny nawet kontakt, jest porostu nie do darowania. Przecież koń to ż y w e stworzenie, wprawdzie z natury bardzo wrażliwe i podatne na wszelkie przejawy woli człowieka (mówię o koniu zdrowym o przeciętnym temperamencie), jednakże zawsze i wszędzie (nawet w zaprzęgu!) podległe swoistym prawom i odruchom. Mechanizm konia, jak zresztą mechanizm każdego żywego tworu — jest jak wiadomo — tak złożony, że ujarzmienie go i uczynienie posłusznym woli człowieka jest zadaniem ogromnie trudnem, tem trudniejszem, o ile wymagania nasze będą większe, a inteligencja, charakter i inne współczynniki, stanowiące o wartości danego konia, nie będą przekraczać zwykłej przeciętności. Wiele o tem powiedziećby mogli pp. jeźdźcy. Atoli tu stajemy wobec niespodzianki wręcz niepojętej: dlaczego właśnie i pp. jeźdźcy (chociaż nie wszyscy) nie chcą zrozumieć, że r a c j o n a l n e powożenie zaprzęgiem wielokonnym, a nawet pospolitą parą koni, jest rzeczą o wiele trudniejszą niż jazda wierzchem.

Sam instynkt, wyostrzony przez zżycie się z koniem wierzchowym, powinienby wlot nasunąć trafne uzasadnienie powyższego twierdzenia. Bezpośrednia styczność jeźdźca z koniem ułatwia mu w znacznym stopniu właściwe oddziaływanie na niego. Jeździec ma pod sobą zawsze tylko jednego konia, a do dyspozycji cały szereg środków działania: wodze, łydki, ostrogi, przenoszenie ciężaru ciała i palcat. Powożący natomiast musi sobie dać radę jedynie przy pomocy lejców i bata i temi dwoma środkami wywołać najrozmaitsze reakcje, uzgodnić pracę i zapobiec wybrykom conajmniej dwóch różnych indywidualności.

A dlaczego — pytam — pod względem hodowlanym koń zaprzęgowy jest w Polsce stawiany na drugiem miejscu, po koniu wierzchowym? Jeżeli taką wagę przywiązujemy do rasy, typu,

budowy i t. d., i t. d. konia, który ma służyć pod wierzch, to dlaczego cechy, określające przydatność konia pociągowego, są drugo- a może trzeciorzędne? Czyż to nie przesąd, który zakorzenił się wtedy, gdy motor zagrażał niepodzielnem i wszechwładnem opanowaniem wszelkiego ciągu? Czy nie warto zastanowić się poważnie i głęboko nad koniecznością zainteresowania hodowców koniem jako siłą pociągową?

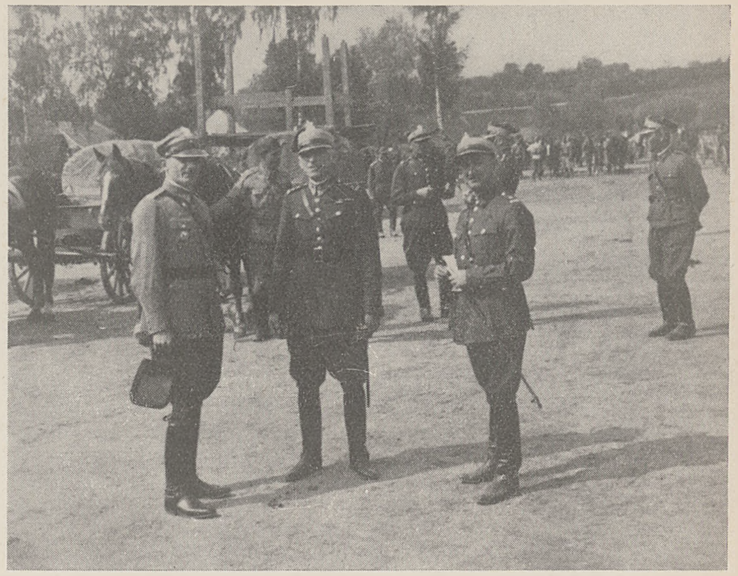
I czemu pozwolimy się dystansować sąsiadom z zachodu, gdzie sport jeździecki stoi narówni ze sportem zaprzęgowym? Przebogata literatura, liczne związki sportowe (Reit und Fahrvereine, Fahrschulen) rozwijają tam niezwykle pożyteczną i żywą działalność, tak w interesie wojska, jak i rolnictwa, poprzez liczne stowarzyszenia rolnicze i inne organizacje tym pokrewne. Niemcy zdają sobie doskonale sprawę, że praca w tym kierunku się opłaca.

Rozbudzanie i krzewienie umiejętności powożenia i wszystkiego, co dotyczy racjonalnego używania konia w zaprzęgu, powinno u nas stać się nakazem chwili. Umiejętność powożenia trzeba zdobywać wytrwałą pracą, a praktyczne korzyści jakie stąd wynikną będą w swem znaczeniu conajmniej równe korzyściom, osiąganym przez rozumnego jeźdźca. PP. jeźdźcom może się to wydawać przesadzone. Jednak wystarczy spróbować, aby zmienić zdanie i nadal z respektem odnosić się do tego rodzaju pracy konia. Trzeba wyzbyć się uprzedzenia, że koń w zaprzęgu musi ustępować w ocenie wartości koniowi wierzchowemu! Jest to ciężkim grzechem z naszej strony, tak jeśli chodzi o rolnika, używającego swego konia na roli czy w wozie, jak i — niestety — w wojsku, gdzie koń pociągowy występuje w przeważającej ilości, a pracuje równie ciężko, a często ciężej niż koń wierzchowy. Tak koń kawaleryjski jak i koń pociągowy są środkiem do osiągnięcia wspólnego celu. Praca, jakiej każdy z nich dokonał podczas wielkiej wojny, jest olbrzymia. Oba zasłużyły sobie w pełni na jednakowe uznanie. — „Jeśli na wojnie wchodzi w grę krew i życie ludzi, to niemniejsze znaczenie ma dla sprawy, aby ci, którzy z koniem mają do czynienia i z nim współdziałają, byli świadomi tego, co powinni robić". A w jednym z Przeglądów Artyleryjskich wojsk amerykańskich powiedziano; że „wyszkolenie oficerów, podoficerów i woźniców w opiece nad koniem zaprzęgowym w formacjach wojsk transportowych powinno być postawione na wysokim poziomie. Doświadczenia bowiem uczą, że jest to sprawa niezwykle ważna i powinna znaleźć zrozumienie we wszystkich formacjach, posiadających zaprzęgi". „Sprawność w jeździe wierzchem i zaprzęgami powinna cieszyć się poparciem ze strony przełożonych". „Wyszkolenie w jeździe konnej oficerów broni pieszych, a w jeździe zaprzęgiem **wszystkich** broni powinno być uwzględnione w zarządzeniach wyższych dowódców". (Ausbildungsvorschrift für Fahrtruppen. Instr. niemiecka).

Dalsze negliżowanie konia zaprzęgowego jest karygodnem z punktu widzenia obronności kraju. Wszelkiemi sposobami należy dążyć do tego, aby rozsadzić ten mur obojętności, który go zewsząd otacza i rozbudzić dla niego przynajmniej takie samo zainteresowanie, jakiem cieszy się od lat koń wierzchowy. Uświadamianie posiadaczy o wartości konia pociągowego i o jego umiejętnem wykorzystywaniu jest pilną potrzebą. Należałoby powołać do życia związki i stowarzyszenia, które wraz ze szkołami rolniczemi po całym kraju rozpowszechniać winny wiedzę o koniu i zasady jego racjonalnego używania w zaprzęgu. Korzyści stąd płynące będą tak dla rolnictwa jak i dla wojska niezaprzeczalne.

Wiadomo wszystkim, że skrócony czas służby w nowoczesnem wojsku, to raczej specjalizacja. Aby więc wyzyskać odpowiednio ten czas, nie możemy drogo utrzymywanego żołnierza uczyć rzeczy najelementarniejszych, zwłaszcza jeśli chodzi o umiejętności, których część łatwo zdobyć może w życiu cywilnem, a do których w pierwszym rzędzie zaliczyć należy wiadomości, dotyczące obchodzenia się z koniem i jego pracą.

Czemu to u nas Towarzystwa hodowlane, jazdy konnej i t. p. nie rozszerzają swej działalności równolegle i na konia pociągowego? Czas na opamiętanie! Trzeba wreszcie dać praktyczny wyraz trosce o konia wogóle i, w zależności od przeznaczenia— czy to pod jeźdźca, czy do zaprzęgu — starać się rozwinąć, wyrobić i utrwalić w nim te właściwości i zalety, których wymaga cel, jakiemu ma być poświęcony.



Ppłk. K. Stamirowski (w środku), szef Wydziału Taborów M. S. Wojsk.

Nie bądźmy zarozumiali i powiedzmy prawdę, że powozić (w znaczeniu spełniania samej funkcji oraz wszystkich dodatkowych a niemniej ważnych czynności, składających się na to zadanie) **nie umiemy.** Możliwości pójścia naprzód w tym kierunku są ogromne. Niestety — nie posiadamy (poza wojskiem) pod tym względem żadnych wskazówek, dyrektyw, literalnie żadnych instrukcyj i przepisów. Nie posiadamy żadnej organizacji, nie istnieje ani jedno zrzeszenie czy towarzystwo, mające za cel praktyczne i teoretyczne przygotowanie ludzi i koni do pracy w zaprzęgu. A to, co obserwuje się w całym kraju, woła poprostu o pomstę do nieba; tak jeśli chodzi o sam wygląd pojazdu, uprzęży, jej rodzaj, nieprawidłowe dostosowanie, jak również nieumiejętne — niezdarne, a często barbarzyńskie powodowanie końmi.

Nie mówiąc o pojazdach ciężarowych i dorożkach, zaprzęgi osobowe rażą swych niechlujnym wyglądem, urągającym wszelkim prawidłom i najelementarniejszym wymogom z dziedziny ich właściwego użytkowania, odsuwając w kąt wszelki wzgląd na odrobinę estetyki, której braku nie pokryje żaden luksus. Stoimy na martwym punkcie przedhistorycznej zdobyczy i prawie ani kroku dalej nie zrobiliśmy. Znaleźliśmy się na szarym końcu — poza Anglją, Niemcami, Węgrami, Austrją i byłą Rosją. Nie posiadamy ani swej doktryny, ani własnego stylu zaprzęgowego, jak wymienione narody.

Obecnie chodziłoby o rozbudzenie w społeczeństwie inicjatywy w kierunku urządzania i wprowadzania na tory konkursowe zaprzęgów konnych (od jednego do wielokonnych). Towarzystwa Zawodów Konnych (jeździeckich) wydają mi się instytucją do tego powołaną. Ostatniemi czasy poruszana już była w prasie sprawa monotonji programów na konkursach hippicznych. Każdy bezstronny widz przyzna, że są one nużące. Urozmaicenie w postaci tak dekoratywnego widowiska, jak pokazy i zawody zaprzęgów, mogłoby stanowić nowy element atrakcyjny dla konkursów, urządzanych w całym kraju, zaś ambicją odnośnych Towarzystw będzie niewątpliwie wskrzeszenie i rozwijanie tej zaniedbanej, a pięknej gałęzi sportu konnego.

Narazie niech imprezy te ograniczą się do formy czysto pokazowej, ożywiającej konkursy jeździeckie. Regionalne, o tradycyjnym charakterze zaprzęgi włościańskie, spopularyzują wśród mas zainteresowanie — wpłyną na podniesienie jakości sprzężaju, wzmogą troskę o jakościowy dobór koni pociągowych, o sprzęt i właściwe jego dostosowanie. Pokazy takie byłyby doskonałym środkiem propagandowym dla przyszłych „zawodów" w jeździe zaprzęgiem.

Konstanty Stamirowski.

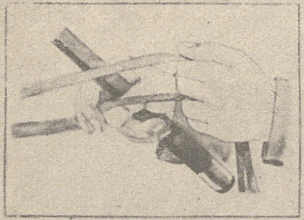
Tablica I.

JAZDA ZAPRZĘGIEM.

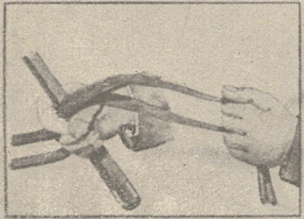
—POWOŻENIE—

(Regulamin Taborów cz. II. i Instrukcja taborowa do użytku wszystkich broni i służb Ó.19/1929)

Prawidłowe trzymanie lejców i bata.



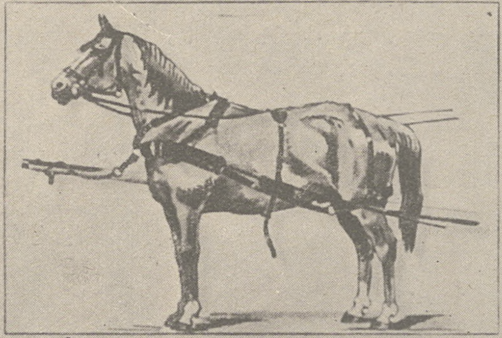
Jazda na wprost.



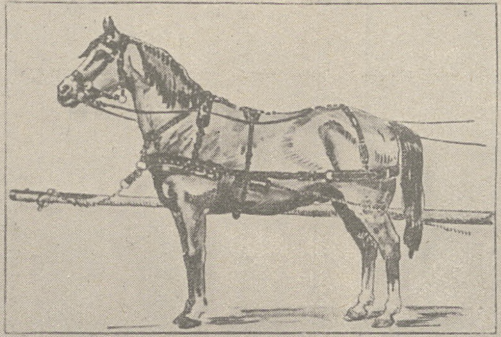
Wstrzymywanie — stój.

UBRANY KOŃ POCIĄGOWY:

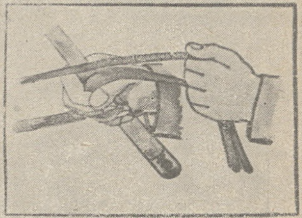
NIEPRAWIDŁOWO:



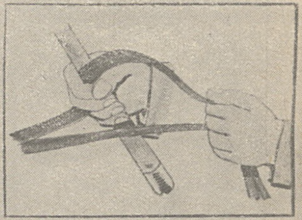
PRAWIDŁOWO:



Prawidłowe trzymanie lejców i bata.



Zwrot w prawo.



Zwrot w lewo.

ŹLE!



— DOBRZE!



Przepisowa postawa woźnicy na koźle (baczność w miejscu) i dobre ustawienie koni.

ŹLE!

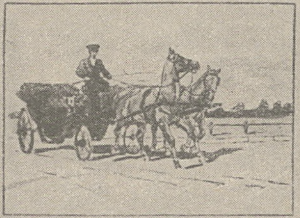


DOBRZE!



Przepisowa postawa woźnicy na koźle w czasie jazdy.

ŹLE!



DOBRZE!



Dobre prowadzenie koni w zaprzęgu.

ŹLE!



DOBRZE!



Dobrze wykonany zwrot w prawo.

ŹLE!



DOBRZE!



Dobry woźnica używa bata prawą ręką, trzymając lejce przepisowo w lewej.

ŹLE!



DOBRZE!



Prawidłowe, spokojne wstrzymywanie koni.

Zatwierdzono do użytku służbowego rozkazem Pana i Wiceministra Spraw Wojskowych — M. S. Wojsk. Wydz. Taborów Nr. 2040/III. z dnia 22. VI. 1933.

Tablica II.

JAZDA ZAPRZĘGIEM.

—POWOŻENIE—

(Regulamin Taborów cz. II. i Instrukcja taborowa do użytku wszystkich broni i służb O.19/1929)

ŻLE!



DOBRZE!



Pamiętający o zasadach jazdy woźnica przed zatrzymaniem zaprzęgu daje znak batem.

ŻLE!



Zły woźnica niszczy konie, jadąc wyciągniętym kłusem.

DOBRZE!

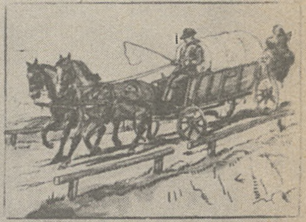


Opanowany i równomierny kłus marszowy osiąga cel, nie niszcząc koni.

ŻLE!



DOBRZE!



Dobry woźnica przy zjeździe z góry panuje pewnie nad końmi.

ŻLE!

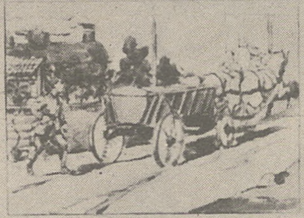


DOBRZE!



Dobry woźnica, jadąc pod górę, zsiada z wozu i powozi z ziemi idąc obok wozu.

ŻLE!



DOBRZE!



Obowiązkowy woźnica nie opuszcza nigdy swego zaprzęgu.

ŻLE!



DOBRZE!



Dobrzy żołnierze z eskorty nie wsiądą na wóz, a nawet pomogą zaprzęgowi w trudnych do przebycia miejscach.

ŻLE!



...owanie przez woźniców jadących w zespole przepisowych odległości między wozami powoduje ... zderzenie się wozów lub też częste i męczące konie zatrzymywanie się tylnych zaprzęgów.

ŻLE!



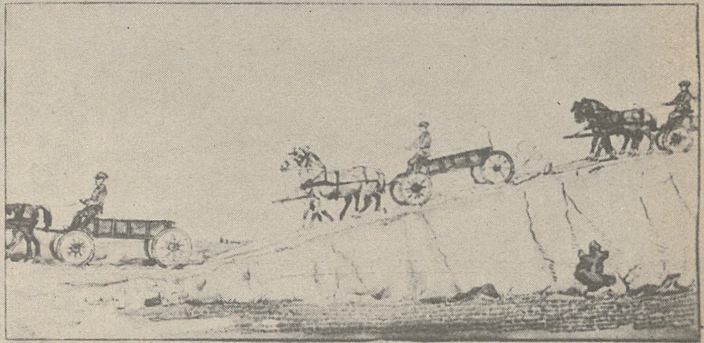
Tylko tchórzliwy żołnierz w razie napadu lotnika nieprzyjacielskiego opuszcza swój zaprzęg ...

DOBRZE!



Sumienny żołnierz i w niebezpieczeństwie pozostaje przy swoim zaprzęgu.

DOBRZE!



Zespół zaprzęgów maszeruje na drogach równych z przepisową **odległością 3 kroków, przy** zjeździe zaś z góry lub wjeździe pod górę zwiększa odległość na **6 a nawet więcej kroków.**

Zatwierdzono do użytku ... dnia 22. VI. ...

AMAZONKI



Rzadka podobizna starożytnej amazonki z wypaloną prawą piersią.

AMAZONKI ONGIŚ...

Od niepamiętnych czasów po dziś dzień historja każdego konfliktu zbrojnego wykazuje bohaterstwo kobiet. Umieją bronić swych przekonań, swego ukochania, swego domu, swego kraju i potrafią nietylko mężczyzn zagrzewać do walki, ale i same w razie potrzeby biorą w niej czynny udział. Dochodzą wówczas do najwyższych szczytów poświęcenia i bohaterstwa. W ostatniej wojnie między Boliwją a Paragwajem, kobiety obu krajów powstały „jak jeden mąż", by nieść pomoc zagrożonej ojczyźnie.

Czy historja Amazonek jest zmyśleniem? Legendą?

Wszakże nie wiemy nawet napewno, skąd pochodzi nazwa tych wojowniczych kobiet, które według podań żyły w prastarych czasach kędyś w Azji, Afryce i Europie Wschodniej. Możliwe, iż od „maza — pierś" i skasowanego „a" przedtem, ponieważ Amazonkę pozbawiano w dzieciństwie prawej piersi, by ułatwić jej trzymanie łuku. Mityczne dzieje opowiadają o wyprawach Amazonek przeciwko Frygijczykom, przeciwko Grekom pod Troją, nad Dunaj, a „Ojciec historji" Herodot szeroko opisuje zwycięstwo ich nad Grekami i zbliżenie się z plemionami scytyjskiemi nad Morzem Azowskiem. Herodotowi zarzucają dużo zmyśleń i bajek, ale dlaczego zaliczać do nich opowieść o wojowniczych niewiastach?... Dlaczegoby starożytność nie miała wydać bohaterskich kobiet, skoro w czasach nowożytnych legenda tylokrotnie stała się prawdą?

Jest rzeczą pewną, że podczas wypraw krzyżowych istniał oddział kobiecy, złożony ze szlachetnie urodzonych kobiet Francji. Potwierdza fakt ten historyk bizantyński Cinnain.

Kobiety czeskie walczą za wolność swego kraju, Amazonki Florydy powstają w roku 1540 przeciwko inwazji hiszpańskiej, wojownice z Nizamu bronią Dekhanu przeciwko Anglikom, podczas wojny w Transwaalu dzielne Boerki walczą obok mężów i braci. Francja szczyci się długą litanją bohaterek, które w rozmaitych epokach ukazują się na koniu w rynsztunku bojowym. Joanna d'Arc, święta dzieweczka, wiodąca króla na tron poprzez objęty pożogą wojny kraj, posiada liczne naśladowczynie. Kobiety pikardyjskie za przykładem Jeanne Hachette bronią swych miast przeciwko wojskom cesarskim, potem kobiety z Ligi: Małgorzata de Foix, Konstancja de Cezeli i piękna Luiza Labé, przezwana „kapitanem Loys", wsławiona poematem du Bellay'a. Królowa barykad" była Katarzyna Loretańska, w „Wojnie Koronkowej" walczyły F r o n d e u s e s, potem zadziwiająca niewiasta Genowefa Prémoy, która jako c h e v a l i e r B a l t h a z a r brała udział we wszystkich kampanjach Ludwika XIV! Philis de la Tour du Pin ocaliła Delfinat. A wreszcie długi szereg imion kobiecych, zapisanych chlubnie w księgach dziejów walk Rewolucji i Cesarstwa, od panien Fernig, bohaterek z pod Valmy i Jemonapes, do „grenadjera" Róży Barreau, ze słynnej „Kolumny Piekielnej", do podporucznika Marji Schelling, do Teresy Figueur, (prawdziwej „M a d a m e S a n s - G ê n e") do porucznika Anieli Duchomin, wdowy Brulon, zmarłej u Inwalidów po odbyciu wszystkich wojen Napoleona!

W roku 1870 Francja szczyci się licznemi bohaterkami, a złotemi głoskami zapisane jest imię Antoniny Lix, porucznika, dowodzącej oddziałem wolnych strzelców.

A inne kraje? A Polska? Zbyt znane są imiona Chrzanowskiej, Emilji Plater, Pustowójtówny, by tu je opisywać. Imion takich mamy w przesławnej Rzeczypospolitej naszej długie litanje, że weźmiemy chociażby do ręki świeżo wydane dzieło Ignacego Ziemiańskiego p. t. **„Praca Kobiet POW, Wschód"**.

Mowa tam, coprawda, jedynie o niewiastach kresowych. Ale właśnie znamiennemi ich cechami były zawsze: wybujała stepowa natura, lotność wyobraźni, hulająca gdzieś z wichrami po kurhanach, duża doza sentymentu, a w czasach zawieruchy: nieustraszona odwaga, junackość, lekceważenie bodaj nawet życia. Gdy lata pokojowe trwały zbyt długo, niewiasta kresowa dosiadała konia i wyładowywała swój zapał nierzadko w zbrojnych zajazdach i innych sąsiedzkich awanturach. A już każda Polka, czy to z kresów wschodnich, czy zachodnich, czy z Południa, czy z Północy, czy z Litwy, czy z Korony, umiała w chwili niebezpieczeństwa zarządzić obronę, odeprzeć atak, dom zamienić w fortecę i przewodzić czeladzią. Fraszką dla niej było strzelać z rusznicy i nieujeżdżonego dosiąść rumaka. Drzemały snać w niej zawsze tradycje wojowniczych Amazonek, skoro na zew Ojczyzny nie ograniczały się na modłach w kościele, na samarytańskiem dziele miłosierdzia, ale stawały do apelu, niosąc ofiarnie trud bojowy i życie w potrzebie...

AMAZONKI DZIŚ...

Po zawieruchach i burzach nastała cisza, po wojnie pokój... Pokój na wulkanie i wypogodzony błękit nieba wśród ciemnych chmur na horyzoncie. „Si vis pacem para bellum". Kobiety polskie pragną pokoju, dlatego są w pogotowiu. Przysposobienie wojskowe przygotowuje je, by były gotowe w razie, gdy wybuchnie nowa pożoga, a Klub Sportowy Rodziny Wojskowej utrzymuje nadal ich sprawność i tężyznę. Niezmiernie ważną cechą klubu jest jego dążenie do skupienia jaknajwiększej ilości członkiń i opiekowanie się wszystkiemi członkiniami, zarówno najmniej jak i najbardziej uzdolnionemi sportowo, dbając w ten sposób o ogólny rozwój fizyczny uczestniczek, a nie jedynie o osiągnięcie wysokiego poziomu poszczególnych sportów i rekordy. Zasada ta jest przeprowadzana w K. S. R. W. z całą bezwzględnością, a mimo to jednak poziom prac sportowych nic na tem nie traci, gdyż w poszczególnych działach członkinie klubu osiągają bardzo dobre wyniki. Taka jedynie praca rozwiązuje zagadnienie podniesienia kultury fizycznej i przysposobienia kobiet do twardej walki życiowej. Nie forsowanie najzdolniejszych jednostek na mistrzynie i rekordzistki, ale żmudny trud usprawnienia ogółu — oto jedyna droga, prowadząca do celu.

Tej zasady przytrzymuje się też Sekcja Jeździecka Klubu Sportowego Rodziny Wojskowej. Jest to jedyny dziś w Polsce klub, uprawiający sport jazdy konnej na szerszą skalę, systematycznie kształcący rokrocznie kilkadziesiąt amazonek. A że nauka prowadzona jest celowo, świadczy fakt, iż niektóre członkinie, wychowanki klubu, już biorą udział w konkursach i to nietylko „domowych" ale i międzynarodowych, i zdobywają pierwsze miejsca i odznaczenia! Każda z członkiń otrzymuje konia (wojskowego) którego musi sama sobie ujeździć, przez co zżywa się z wierzchowcem swoim, wchodzi z nim w kontakt, rozumie go i poznaje doskonale. Klub J. K. R. W. dzieli się na dwa oddziały: wyższy i niższy, a napływ kandydatek na uczenice jest tak liczny, iż w tym roku trzeba było wstrzymać zapisy.

Często urządzane konkursy wykazują znakomite przygotowanie pań: dobre wyszkolenie, wielkie umiłowanie konia, cierpliwość i systematyczną pracę. To też zdarza się, że na konkursach czasem jeźdźczynie pobijają oficerów...

Jeżdżą z sercem. Wiadomo, Amazonki!...

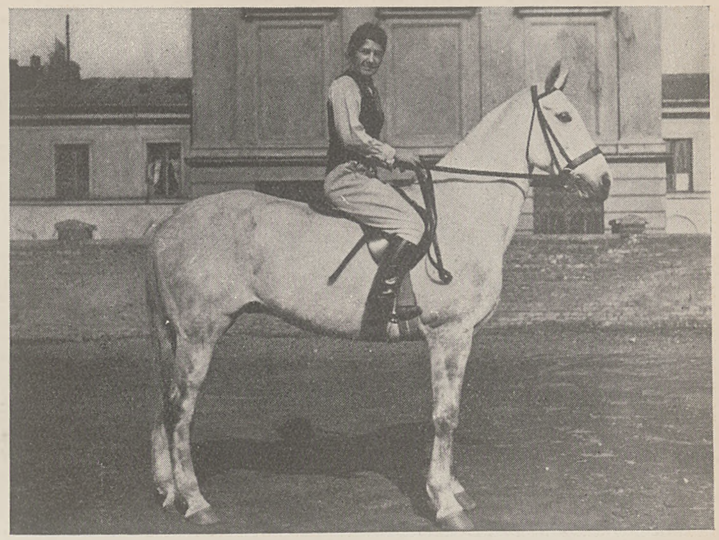
Prócz konkursów, Klub J. K. R. W. bierze udział w innych imprezach sportowych, jak karuzelach i raidach.

W pięknym raidzie Dęblin — Warszawa urządzonym w czerwcu ub. r. wzięło udział osiem pań z bardzo dobrym wynikiem: przebyły 120 km. w przeciągu 24 godzin.

Sekcje jeździeckie K. S. R. W. powstają również na prowincji, jak: w Wilnie i Jarosławiu i rozwijają się żywo.

Ideję stworzenia tej tak ważnej dla życia ekonomicznego Polski i przysposobienia wojskowego kobiet, sekcji jeździeckiej, zawdzięczać należy p. Helenie Jurgielewiczowej, pierwszej przewodniczącej Warszawskiego Klubu Sportowego R. W. Ta zapalona sportswoman, kobieta-żołnierz, która wojnę przebyła na koniu i z końmi, znalazła dzielną i energiczną wykonawczynię swych planów w kierowniczce sekcji jeździeckiej p. Marji Biskupskiej, znanej z długodystansowych raidów. P. Biskupska z p. Heleną Słotwińską nie ustają w pracy nad rozwojem jeździectwa kobiecego, to też, oprócz dawnych, znanych gwiazd: pp. Zwierzchowskiej Marji, Adamskiej Natalji, Kucińskiej Zofji, Chodkiewiczówny Zofji, Jaroszewiczowej Pauliny, Słaboszewiczówny, Sroczyńskiej, Dobrutowej, coraz częściej widać wschodzące na horyzoncie jeździeckim nowe gwiazdki i gwiazdeczki, jak: Orthweinówny Magdalenę i Hannę i Leską Hannę, które zapewne wkrótce rozbłysną pełnem światłem. Z wiosną ujrzymy je w terenie na torach letnich i wielkich raidach.

J. Łada Walicka.



P. Hanna Leska na „Niente".



P. Paulina Jaroszewiczowa na wał. Prusak.



Sekcja jeździecka K. S. R. W. Od lewej: p. M. Biskupska na „Amorze", p. W. Czosnowska na „Isurji", p. N. Adamska na „Troji", p. H. Słotwińska na „Wiarusie".

Foto: N. Pełczyński, Warszawa.

KRONIKA

POLSKI ZWIĄZEK JEŹDZECKI

W numerze 17-ym „Jeźdźca i Hodowcy" z dnia 7-go maja 1927-go roku znajdujemy artykuł **„Organizacja sportów hippicznych"**.

Jest to pierwsze nawołanie do założenia w Polsce centralnej instytucji, która miałaby stanąć na czele i zjednoczyć nasze jeździectwo.

Autorem artykułu był rotmistrz Leon Kon.

Widzieliśmy później, jak inicjator tego projektu starał się zainteresować swoją myślą ś. p. Fryderyka Jurjewicza, ówczesnego Dyrektora Departamentu Chowu Koni i pułkownika dyplomowanego Zbigniewa Brochwicz Lewińskiego, który wtedy był Szefem Departamentu Kawalerji M. S. Wojsk.

Za ich to zgodą, w tymże roku, na jesiennem posiedzeniu Komitetu do Spraw Wyścigów Konnych, wykorzystując obecność przedstawicieli stowarzyszeń, które równolegle z wyścigami organizują i zawody konne, rtm. Kon odczytuje w streszczeniu swój projekt.

Po zakończeniu czytania niezwłocznie złożono podpisy, stwierdzające zasadniczą zgodę na przystąpienie do przyszłego „Polskiego Związku Jeździeckiego". Podpisy złożono w imieniu 11-tu stowarzyszeń.

Dnia 18 lutego 1928-go roku w sali balowej Kasyna Garnizonowego, pod przewodnictwem ś. p. Fryderyka Jurjewicza odbyło się Zebranie Konstytucyjne, został przyjęty statut i wybrano Zarząd.

Na stanowisko Prezesa P. Z. J. obrano pułk. dypl. Brochwicz-Lewińskiego, pełniącego ten urząd i dziś, I-ym wiceprezesem został ś. p. F. Jurjewicz, II-im w.-prezesem gen. bryg. Stanisław Sochaczewski; sekretarz generalny, — ppułk. dypl. Tadeusz Machalski; skarbnik, — mecenas Tadeusz Michalski; członkowie Zarządu: pułk. dypl. obecnie gen. bryg., Władysław Anders, Józef hr. Breza, Jerzy Ciechomski, ś. p. gen. Lamezan-Salins, gen. br. Stanisław Skotnicki, pułk. Dunin-Wolski i obecny sekretarz generalny rtm. Leon Kon.

Po śmierci ś. p. F. Jurjewicza, wiceprezesem zostaje inż. Jan Grabowski, ówczesny Dyrektor Departamentu Chowu Koni.

W Międzynarodowym Związku Jeździeckim dotychczas Polska nie mogła być reprezentowana oficjalnie. Łączność z M. Z. J. utrzymywał bez zajmowania tam oficjalnego stanowiska, Prezes Polskiego Komitetu Igrzysk Olimpijskich, ś. p. Kazimierz ks. Lubomirski i nasz attaché wojskowy w Paryżu, pułk. dypl. Juljusz Kleeberg.

Polski Związek Jeździecki niezwłocznie wstąpił w charakterze członka do M. Z. J. i już w marcu tegoż roku wysyła do Paryża po raz pierwszy na Kongres M. Z. J. swego delegata.

Skutkiem przystąpienia P. Z. J. do M. Z. J., było przyznanie jednego miejsca w składzie Jury na olimpijskich zawodach konnych 1928-go roku w Amsterdamie. Członkiem olimpijskiego Jury z ramienia Polski został obecny gen. br., Władysław Anders.

P. Z. J. systematycznie biorąc udział w dorocznych kongresach M. Z. J. zajął tam poważne stanowisko i wiele polskich postulatów obecnie figuruje wśród paragrafów „Statuts et Règlement Général de la Fédération Équestre Internationale".

Wewnątrz kraju P. Z. J., wydając dwa razy przepisy obowiązujące, z których ostatnie z r. 1931-go są i dziś aktualne, normuje techniczną stronę sportu jeździeckiego; dzieląc cały teren Rzeczypospolitej na rejony działalności poszczególnych stowarzyszeń P. Z. J. ustalił ich współżycie.

W ostatnim roku P. Z. J. uzyskuje większe fundusze od instytucyj państwowych i rozszerza swą działalność w kierunku propagowania powszechnego jeździectwa wśród społeczeństwa.

P. Z. J., z inicjatywy swego Prezesa, pułk. dypl. Brochwicz-Lewińskiego, sam występuje w roli organizatora zawodów, przeprowadzając doroczne Mistrzostwa Jeździeckie.

To są ogólne, główniejsze zarysy prac P. Z. J. i krótki szkic jego historji.

Obecnie zarząd P. Z. J. stanowią:

prezes — płk. dypl. Zb. Brochwicz-Lewiński,

v.-prezes — inż Jan Grabowski,

v.-prezes — płk. dypl. Jan Karcz,

v.-prezes — gen. br. Stanisław Grzmot-Skotnicki,

skarbnik — mec. Tadeusz Michalski,

sekretarz gen. — rtm. Leon Kon.

Członkowie Zarz.:

gen. bryg. Władysław Anders,
mjr. Michał Antoniewicz,
p. Jerzy Ciechomski,
płk. Stefan Dembiński,
płk. dypl. Antoni Durski-Trzasko,
ppłk. inż. Tadeusz Filipowicz,
ppłk. dypl. Zygmunt Lewandowski,
mjr. dypl. Wilhelm Lewicki,
ppłk. dypl. Tadeusz Machalski,
dyr. Kazimierz Świderski,
p. Karol Wickenhagen.

TOWARZYSTWO MIĘDZYNARODOWYCH I KRAJOWYCH ZAWODÓW KONNYCH W POLSCE

Od 1923-go roku polscy jeźdźcy biorą udział w zagranicznych zawodach międzynarodowych. Wyjazdy zagranicę odbywają się co roku, wchodząc w życie sportowe naszych jeźdźców niemal, jako system.

Osiągane przy tem sukcesy zwracają uwagę całego świata na polskie jeździectwo, budząc jednocześnie zainteresowanie do Polski, jako kraju, w którym się ono zrodziło. Był to grunt dla zainicjowania międzynarodowych zawodów konnych w Polsce.

Z drugiej zaś strony, przeprowadzanie dorocznych meeting'ów międzynarodowych, jako nieodzownej czynności wszystkich kulturalnych, samodzielnych narodów, w szeregach których stanęliśmy, oraz potrzeba rewanżu za gościnność, z której korzystali zagranicą jeźdźcy polscy, stworzyły konieczność zorganizowania meeting'ów międzynarodowych na własnem terytorjum.

W 1926-ym roku, pod prezesurą pułkownika dyplomowanego, a obecnie generała brygady, Sergjusza Zahorskiego, powstaje Komitet, mający na celu organizację pierwszych międzynarodowych zawodów konnych.

Wstępnym krokiem do cyklu prac Komitetu było uzyskanie pozwolenia od Pana Prezydenta Rzeczypospolitej na urządzenie zawodów w Królewskich Łazienkach. Odpowiednie miejsce, na którem obecnie odbywają się zawody, było upatrzone jeszcze przed powstaniem Komitetu, dnia 19-go lipca 1926-go roku przez samorzutną komisję w składzie pułk. dypl. Zahorskiego, ppłk. dypl. Adama Korytowskiego i rtm. Leona Kona.

Pierwsze plenarne zebranie Komitetu było zwołane na Zamku w początku 1927 roku. Wówczas przyjęto plan rozbudowy całego stadjonu, trybun, ustalono podstawy finansowe, wybrano członków prezydjum, komisji technicznej, finansowej, administracyjnej, propagandy i reprezentacyjnej.

Wysoki protektorat nad zawodami raczył objąć Pan Prezydent Rzeczypospolitej, Ignacy Mościcki. Pierwszy Marszałek Józef Piłsudski wyraził zgodę na przyjęcie tytułu Prezesa Komitetu Honorowego, członkami którego zostali Marszałkowie Sejmu i Senatu, wszyscy ministrowie, ambasadorowie i Posłowie Pełnomocni Państw, reprezentowanych na Międzynarodowych Zawodach w Warszawie oraz wyżsi dygnitarze wojskowi i cywilni.

Zostali przewodniczącymi: Komisji Technicznej, — pułk. Stefan Strzemiński, finansowej, — dyrektor Departamentu Chowu Koni, ś. p. Fryderyk Jurjewicz, administracyjnej, — ppułk. dypl. Józef Hałaciński, propagandy, — minister Tadeusz Grabowski, reprezentacyjnej, — dyrektor Protokółu Dyplomatycznego, — Stefan hr Przezdziecki.

Wkrótce, po zakończeniu I-ych Międzynarodowych Zawodów Konnych, udanych pod każdym względem, zostaje opracowany statut i Komitet Organizacyjny przeistacza się w Towarzystwo Międzynarodowych i Krajowych Zawodów Konnych w Polsce.

Prezes Komitetu, pułk. dypl. Zahorski, zmuszony opuścić Warszawę, z powodu przeniesienia do Poznania, składa prezesurę w ręce nowoobranego Prezesa Towarzystwa, Janusza ks. Radziwiłła, piastującego ten urząd i w chwili obecnej.

Pierwszym i najstarszym wiceprezesem Towarzystwa jest Inspektor Armji, generał dywizji Juljusz Rómmel, następnie zostają wiceprezesami Inspektor Armji, generał dywizji Gustaw Dreszer i generał brygady Bolesław Wieniawa Długoszowski.

Działalność wiceprezesów, ś. p. Dyrektora Departamentu Chowu Koni, Fryderyka Jurjewicza i ś. p. ministra Aleksandra hr Skrzyńskiego zapisana została złotemi zgłoskami w historji Towarzystwa.

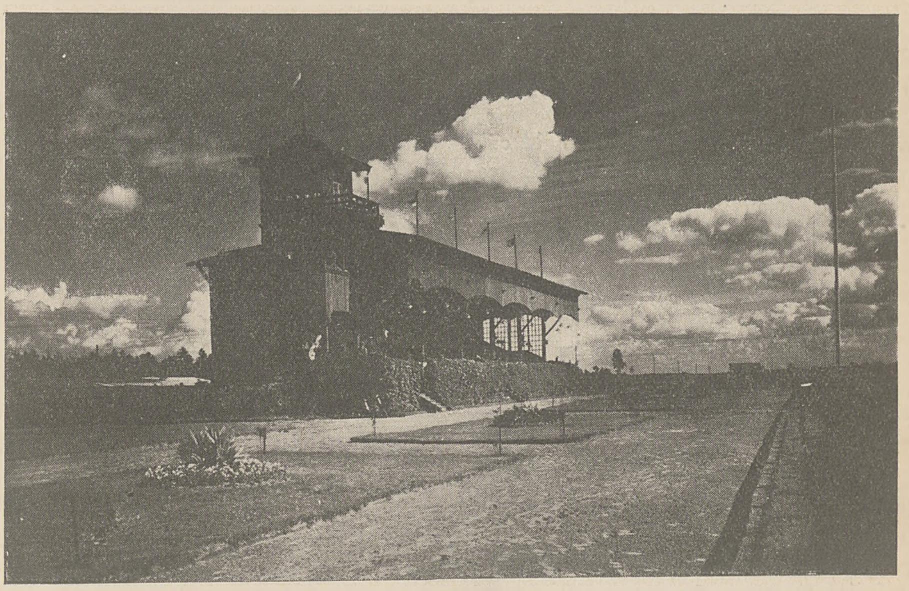
Towarzystwo, od dnia swego założenia, systematycznie, za wyjątkiem 1932-go roku, przeprowadza doroczne zawody międzynarodowe, cieszące się wielkiem uznaniem zagranicy. Meeting'ów międzynarodowych było 6, — krajowych zaś 3. Noszą one już piętno pewnej tradycji, a zawsze są dużej wartości sportowej.

Obecnie władze T-wa stanowią:

Zarząd: prezes: ks. Janusz Radziwiłł,
v.-prezesi: gen. dyw. Juljusz Rómmel,
gen. dyw. Gustaw Orlicz-Dreszer,
gen. bryg. dr. Bolesław Wieniawa-Długoszowski.

Członkowie:
płk. dypl. Zbigniew Brochwicz-Lewiński,
ks. Olgierd Czartoryski,
por. Stefan Cichocki,
Tadeusz Dachowski,
płk. dypl. Antoni Durski-Trzasko,
hr. Aleksander Dzieduszycki,
ppłk. inż. Tadeusz Filipowicz,
rtm. Franciszek Flatau,
rtm. dypl. Marcin Freyman,
rtm. dypl. Tadeusz Halik,
inż. Jan Grabowski,
płk. dypl. Jan Karcz,
hr. Michał Komorowski,
rtm. Leon Kon,
kpt. Szymon Mayblum,
ppłk. dypl. Adam Mniszek,
rtm. Witold Piotrowski,
Kazimierz Skarżyński,
red. Aleksander Szenajch,
Henryk Zandbang.

Przewodniczącym Komisji technicznej jest obecnie płk. dypl. A. Durski-Trzasko.



Wschodnio-Kresowy Klub Jazdy w Baranowiczach

Inicjatywa do powstania Klubu wyszła od Dowódcy i oficerów IX Samodzielnej Brygady Kawalerji.

Na pierwszem zebraniu w dniu 19.IX. 1926 r. jako prezesa Klubu wybrano płk. Waraksiewicza, D-cę IX. Sam. Bryg. Kaw.

W październiku tegoż roku Min. Rolnictwa zatwierdziło statut Klubu, w którego § 2 czytamy „celem Towarzystwa jest dążenie do rozwoju i udoskonalenia hodowli koni na Kresach Wschodnich — a zadaniem, prace i działalność skierowana ku osiągnięciu tego celu".

Towarzystwo powstało z niczego, majątkiem Klubu były jedynie dobre chęci i zapał członków.

Ministerstwo Rolnictwa przychodzi z pomocą w postaci subwencji i już w październiku tegoż roku otwarty jest jesienny sezon wyścigowy oraz konkursy hippiczne w Baranowiczach. Ten pierwszy meeting trwa trzy dni — nagrody wynoszą 8.000 zł.

W następnym roku, t. j. 1927 było dwa sezony wiosenny i jesienny. Program przewiduje: gonitwy z płotami, płaskie, steeplechase oraz biegi włościańskie.

Jesienią tegoż roku dotychczasowy prezes Towarzystwa płk. Waraksiewicz, z powodu przeniesienia na inne stanowisko służbowe — składa swój mandat — prezesem Klubu zostaje wybrany płk. Stanisław Grzmot-Skotnicki (obecny generał brygady, d-ca Brygady Kawalerji Baranowicze).

Dotychczasowymi członkami Klubu byli prawie sami oficerowie. Płk. Skotnicki kładzie nacisk szczególny na przyciągnięcie ziemiaństwa (co też zostało uwieńczone pomyślnym skutkiem). Środkiem ku temu miały być imprezy, któreby interesowały je bezpośrednio. Widzimy więc już na wiosnę 28 roku konkursy hippiczne dla pań i panów cywilnych oraz biegi myśliwskie. Z drugiej strony nowy prezes stara się zainteresować imprezami sportowemi szersze masy włościańskie.

W celu bezpośredniego podniesienia hodowli Zarząd organizuje w 1928 roku dwa punkty kopulacyjne (w Baranowiczach i Krzywoszynie).

Trzeba było też pomyśleć nad urządzeniem toru wyścigowego oraz trybun. Dotychczasowe trybuny pozostawiały dużo do życzenia — tor nie był zniwelowany, brak ogrodzeń i żywopłotów.

Narazie z braku odpowiednich funduszów dokonuje się jedynie remontu trybun, ogrodzeń oraz ulepszeń toru.

Lecz po uzyskaniu pożyczki, latem Klub przystępuje do gruntownych robót inwestycyjnych — które trwają do wiosny roku 1929.

W roku 1928 zaczyna się szybki rozwój Klubu oraz coraz większe zainteresowanie się sportem jeździeckim społeczeństwa kresowego. W tym roku prócz wyścigów Klub urządza cały szereg konkursów hip-

picznych dla oficerów i podofic., pań i panów, steeplechase, biegów myśliwskich dla oficerów i podofic. oraz konkursów władania białą bronią.

W tym też roku Towarzystwo przystąpiło do Polskiego Związku Jeździeckiego jako instytucji centralnej — towarzystw uprawiających sport konny.

Rok 1929-30 jest okresem największego rozwoju Klubu — przed sezonem wiosennym 29 r. zakończono roboty inwestycyjne, a więc nowoczesne trybuny (które kosztowały 42.000 zł.), przebudowano tor steeplowy oraz dokonano całego szeregu innych robót.

Niestety kryzys, który dotknął cały świat, odbił się z konieczności i na naszem Towarzystwie.

Zredukowane przez Min. Rol. subsydja— powodują zmniejszenie sumy poszczególnych nagród w sezonie wyścigowym.

W roku 1932 Min. Rol. ogranicza zawody Klubu — jedynie do biegów przeszkodowych.

Ciężki stan finansowy rolnika kresowego powoduje zmniejszenie się ilości członków cywilnych Klubu, mimo to jednak posłanictwo i znaczenie Wschodnio-Kresowego Klubu Jazdy nie zmniejszyło się.

KLUB JAZDY KONNEJ W BYDGOSZCZY

Klub Jazdy Konnej w Bydgoszczy założony został w r. 1923.

...Członkami Klubu są oficerowie pułków broni jezdnych, stacjonowanych w Bydgoszczy i Inowrocławiu. Dotychczasowa praca Klubu polega na urządzaniu konkursów w skokach na terenie Bydgoszczy i Inowrocławia; oprócz tego poszczególni członkowie Klubu wyjeżdżają na zawody, poza miejsce stałego pobytu Klubu. Jeżeli chodzi o zawody, to urządzało się je w ten sposób, ażeby dać możność jeźdźcom wykazania ich pracy, poczynając od koni młodych. A więc pomiędzy innemi, odbywały się konkursy specjalne dla młodych koni, takich, które jeszcze nigdy nie chodziły na torach publicznych. Tego rodzaju konkursy dają ten plus, że koń młody idzie tylko w swej konkurencji; koniom tym nie wolno startować w innych konkurencjach.

Rezultaty pracy Klubu dają się najlepiej ocenić ilością zgłoszeń do poszczególnych konkursów; zgłoszeń tych jest zawsze dużo. Stąd wniosek, że bardzo dużo członków bierze czynny udział w rozwoju sportu konnego, o co powinno chodzić każdemu klubowi.

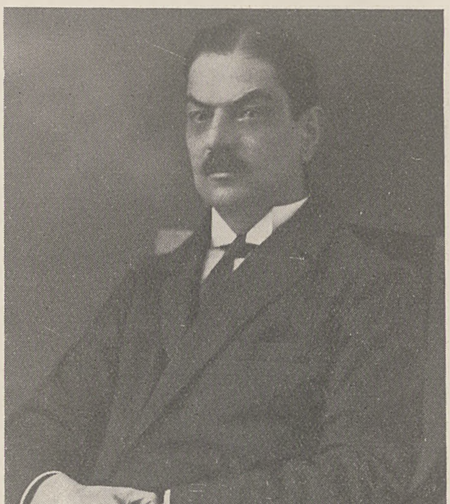
Praca nad koniem jest o tyle ułatwiona, że oddziały posiadają kryte ujeżdżalnie, co daje możność nie zaprzestąwania treningu w ciągu zimy.

Poza konkursami w skokach odbywają się corocznie jesienią biegi myśliwskie, cieszące się bardzo wielką frekwencją jeźdźców. Biegi te, zważywszy na urozmaicony, lesisty teren, jaki posiadają okolice Bydgoszczy, należą do niezwykle ciekawych, zarówno pod względem przygotowania do nich koni, jak i wyrobienia szybkiej orjentacji jeźdźca.



KOMITET TARGÓW KOŃSKICH W GNIEŹNIE

Gród Lecha stał w roku 1925 pod znakiem 900-nej rocznicy koronacji Bolesława Chrobrego. Z tej okazji urządzono w Gnieźnie jesienią tegoż roku wystawę rolniczo-przemysłową. Wśród obywatelstwa miejscowego rzucono myśl urządzenia w ramach wystawy także zawodów konnych, co też się stało. Pierwsze w Gnieźnie w odrodzonej Polsce oficjalne zawody konne w dniu 20 września 25 r. udały się wspaniale, co było też powodem, iż powtórzono je następnej wiosny w kwietniu 26 r. z okazji odbywających się w tymże okresie na Św. Wojciecha targów końskich w Gnieźnie.



Tomasz Łyskowski, b. starosta gnieźnieński, założyciel i prezes K. T. K. w Gnieźnie.

Zachęcone powodzeniem tych imprez grono obywateli miasta i powiatu gnieźnieńskiego, tudzież dalszej i bliższej okolicy a m. in. p.p. Tomasz Łyskowski, ówczesny starosta gnieźnieński, Edw. Grabski, Kazimierz Żychliński, Ign. hr. Mielżyński, Kazimierz Prądzyński, generał Stan. Taczak, płk. Stan. Więckowski, prez. I. H. P. B. Kasprowicz, prez. miasta Leon Barciszewski, Dr. Zgm. Rabski, Wacław Swinarski, rtm. Włodz. Kliński i wielu innych postanowili ująć całość pracy zapoczątkowanej w ramy organizacji, nadając jej miano „Komitet Targów Końskich w Gnieźnie". Organizatorzy Komitetu postawili sobie za zadanie przywrócenia dawnej świetności słynnych swego czasu jarmarków końskich na św. Wojciecha w Gnieźnie, organizację targów konia szlachetnego i użytkowego oraz urządzanie w tym okresie różnych pokazów i zawodów konnych, połączonych z loterją na konie.

W części pierwszej Komitet zadanie swoje wykonywał i wykonuje nadal, jako organizacja społeczna a nie handlowa, drogą pośredniej i bezpośredniej propagandy miasta Gniezna, jako ośrodka podaży i zbytu materjału końskiego wszelkich typów. W części drugiej swego zadania, a mianowicie organizacji pokazów i zawodów konnych, poszczycić się może poważnemi sukcesami w swej pracy, pełnej inicjatywy i wielkiego rozmachu. Gnieźnieńskie zawody konne, organizowane na skalę krajową, dominują w pasie na zachód od rzeki Wisły. Rokrocznie ściągają bardzo poważne zastępy naszej elity jeździeckiej, zarówno wojskowej jak cywilnej. W roku 1933 stawało do konkursów 120 koni, pod jeźdźcami wojskowemi oraz 36 koni pod jeźdźcami cywilnemi. Tytułem nagród pieniężnych wypłacił Komitet w latach od 1925 do 1933 ogółem zł. 93.903.— oraz kilkadziesiąt cennych nagród honorowych. Jak na towarzystwo prowincjonalne, wysiłek bądź co bądź poważny.

Od roku 1929 posiada Komitet swój własny hippodrom z trybuną masywną, projektuje się jeszcze pobudowanie stajen. Fundusze na wyżej wymienione nagrody i budowę hippodromu w lwiej części pokryte zostały przez 5 zrzędu odbywających się w latach od 1927 do 1931 loterji na konie. Wszystkie 5 loterji obejmowały nakład ½ miljona losów w cenie po 1 złoty, z których sprzedano okrągło 325.000 sztuk. Loterja na konie stanowiła pozatem doskonały środek propagandowy, zarówno krajowej hodowli koni, jak i gnieźnieńskich zawodów konnych. Niestety potęgujący się od roku 1931 kryzys gospodarczy w kraju zmusił Komitet do zaniechania tej tak w swoim czasie popularnej imprezy.

Kryzys gospodarczy oraz spadek cen za konie odbił się także ujemnie na gnieźnieńskich targach końskich, jako takich. Pragnąc temu przeciwdziałać oraz wskazać szerokim warstwom społeczeństwa drogę do konia, Komitet mimo różnorakich trudności, pracy swej od roku 1925 nie przerwał. Urządzając swoje pokazy i konkursy wprawdzie w skromniejszych niż dawniej

ramach, zyskał sobie uznanie władz państwowych i samorządowych oraz sportsmanów i miłośników konia, którzy tłumnie ściągają do Gniezna na zawody. Układając swój program zawodów, Komitet uwzględnia w szerokiej mierze potrzeby jeździectwa cywilnego, gdyż zdaniem Komitetu tylko program obejmujący liczniejsze niż dotąd konkursy dla p.p. cywilnych zdoła zachęcić dalsze zastępy amatorów do jazdy konnej i przyczyni się do zbytu koni, niezakupionych rok rocznie przez Komisje Remontowe. Dla rozszerzenia swej działalności zamierza Komitet urządzić w roku bież. także zawody konne w jesieni. W programie tych zawodów przewiduje się znane w Gnieźnie pokazy zaprzęgów, polo, konkursy dla młodego pokolenia jeździeckiego, senjorów, młodzieży włościańskiej i P. W. konnego obok innych licznych zawodów dla p.p. wojskowych. Dobre chęci są, może znajdą się i środki pieniężne dla zrealizowania zamierzenia.

Komitet Targów Końskich w Gnieźnie zalicza do swoich członków najwybitniejszych przedstawicieli sfer hodowlanych Ziem Zachodnich, pozatem osoby urzędowe i znane z pracy na niwie społecznej. Prezesura i kierownictwo pracami Komitetu spoczywa od chwili powstania Komitetu do dziś w rękach wielkiego miłośnika konia i sportu konnego p. Tomasza Łyskowskiego, b. starosty gnieźnieńskiego. Zarząd tworzą pozatem p.p. Kazimierz Żychliński z Twardowa i mjr. Tadeusz Korbel, kierownik P. S. O. w Gnieźnie, dalej prez. hon. Izby Przem. Handl. Bolesław Kasprowicz i pułkownik Wacław Młodzianowski, dca 17 p. a l. w Gnieźnie. Sekretarzem jest p. por. rez. Gramse. W skład sekcji zawodów konnych i komisji technicznej Komitetu wchodzą p.p. płk. Brabec, rtm. Mitraszewski, baron Luettwitz, por. Grzybowski, inż. Stan. Grabianowski i Tadeusz Krzyżanowski.

LESZCZYŃSKI KLUB JAZDY

L. K. J. powstał w roku 1929 z inicjatywy ziemian okolicznych i obywateli miasta Leszna, celem szerzenia sportu wśród jeźdźców cywilnych i wojskowych.

Pierwszym prezesem Klubu został wybrany hr. Czarnecki z Ruska, który zapoczątkowuje prace Klubu, stawiając go odrazu na bardzo wysokim poziomie. Drugim z kolei prezesem zostaje p. Dobrogost Lossow z Grabonoga — który godność tę piastuje do dnia dzisiejszego i pełen poświęcenia oddaje się pracy Klubu.

Zawdzięczając swym organom naczelnym L. K. J. mimo kryzysu nie tylko że nie zatrzymał się w swoim rozwoju, ale przeciwnie zatacza coraz szersze kręgi i uzyskuje zaufanie społeczeństwa.

W roku 1930 zostaje Klub przyjęty do P. Z. J.

Urządzanie rok rocznie w różnych miastach prowincjonalnych szeregu imprez, czy zawodów konnych, jest jednym z najlepszych propagandowych sposobów dla rozbudzenia sympatji do konia i sportu końskiego, to też najwymowniejszym będzie chyba fakt, że Klub który poza drobnemi składkami członkowskiemi — ma do rozporządzenia tylko wpływy z urządzanych imprez — miał obrotu w r. 1933 około 7.000 zł. — wypłacił nagród z górą 5.000 złotych.

O poziomie strony technicznej i organizacyjnej zawodów, urządzanych przez L. K. J., świadczą pochlebne głosy szeregu współzawodników tych zawodów, wyrażane na łamach „Jeźdźca i Hodowcy", „Polski Zbrojnej" i t. p. pism, oraz opinja p. płk. Karcza, Szefa Dep. Kawal., którą wyraził, będąc na zawodach L. K. J. w Kościanie.

Na rok bieżący Klub nosi się z myślą urządzenia szeregu zawodów, wzorem lat ubiegłych, których terminy podamy wkrótce.

MAŁOPOLSKI KLUB JAZDY WE LWOWIE

Małopolski Klub Jazdy powstał w 1927 roku i pod kierownictwem pierwszego swego prezesa generała Roberta Hr. Lamezan-Salins szerzył zamiłowanie do sportu konnego wśród szerokich rzeszy obywatelstwa i oficerów w Małopolsce Wschodniej. Pierwsze początki naszego jeździectwa zainicjowane zostały urządzaniem zawodów konnych we Lwowie, Jaryczowie-Nowym, Rymanowie i Iwoniczu.

Już w roku 1929-ym punkt ciężkości został przeniesiony do Zakopanego, gdzie zorganizowano pierwsze zimowe zawody konne, gonitwy włókiem (skjöringi) i włókiem za jeźdźcem (ski-skjöringi).

Następca generała Hr. Lamezan-Salins, generał dywizji i inspektor armji Lwów — Juljusz Rómmel, kontynuując tę myśl z wielką energją, organizując zawody konne we Lwowie, Zakopanem, Tarnopolu i Zaleszczykach, poprowadził Klub nie tylko w tym kierunku, lecz rozszerzył zakres jego działania, uzyskując zezwolenie na stworzenie w Zakopanem zimowych wyścigów konnych, a tem samem podniósł Małopolski Klub Jazdy do rzędu Towarzystw Wyścigowych. Już pierwszy rok zimowych wyścigów konnych w Zakopanem, nie tylko że dał dobre wyniki, lecz spotkał się z uznaniem świata sportowego, dowodem czego był drugi sezon zimowy 1934 roku. Osiągnięte pod każdym względem doskonałe wyniki dają nadzieję, że wyścigi zimowe w Zakopanem, nie tylko mają rację bytu, lecz już ustaliły się, zyskały sobie bardzo wielu zwolenników i sympatyków, stając się koniecznością dla właścicieli stajen i sportsmanów.

Obecny Skład Zarządu.

Członkowie Honorowi: Władysław Belina-Prażmowski, Marjan Dąbrowski, Bolesław Grodziecki, Stanisław Grabianowski.

Delegat na Zebranie Stewardów: Płk. dypl. Dr. Stanisław Rostworowski.

Zarząd Klubu: Prezes Juljusz Rómmel Generał Dywizji. Vice-Prezesi: Dr. Teodor Bałłaban, Bolesław Zangen.

Członkowie Zarządu: Anders Władysław gen. br., Kleeberg Juljusz płk. dypl., Jasiewicz Wincenty płk., Voelpel Roman, Jamontt Marjan, Krzeczunowicz Leon, Wisłouch Karol mjr., Kon Leon rtm., Strużyński Jerzy rtm., Piniński hr. Władysław, Gaykowski Mieczysław, Tomaszewski Władysław por.

Komisja Rewizyjna: Komorowski hr. Tadeusz płk., Kunachowicz Andrzej płk. dypl., Skarbek hr. Stanisław, Pieńczykowski Stanisław, Skrowaczewski Karol dr., Grudziński Antoni rtm. dypl.

Komisja Techniczna: Zangen Bolesław, Kon Leon rtm., Strzużyński Jerzy rtm., Tomaszewski Władysław por.

Sekretarz: Jacyna-Onoszkowicz Jerzy.

ODDZIAŁ KONNY SOKOŁA MACIERZY WE LWOWIE

„Oddział Konny Sokoła Macierzy powstał we Lwowie w roku 1894-tym w łonie Sokoła Macierzy, a staraniem i kosztem członków, jeszcze na kilka lat przed wojną światową, potrafił wybudować na własnych gruntach przy ul. Cetnarowskiej L. 17, ujeżdżalnię krytą i otwartą, stajnie na 36 koni, pokoje klubowe, magazyny na furaż i sprzęt. —



Sokół — Lwów. Po biegu myśliwskim.

Zadaniem oddziału było nauczanie młodego pokolenia jazdy konnej i krzewienie sportu jeździeckiego. — Wynikiem kilkuletnich ćwiczeń i musztry w trybie ściśle wojskowym, było to, że w roku 1914-ym Oddział Konny stwarza pluton Sokołów kompletnie wyekwipowany na własnych koniach, który został później wcielony do Ułanów Legjonów Polskich, a który w swych szeregach miał tej miary jeźdźców, co mjr. Królikiewicz. —

Od chwili powstania Państwa Polskiego, Oddział Konny Sokoła Macierzy począł intenzywnie pracować w kierunku sportowym, wstępując w roku 1930-tym w poczet członków Polskiego Związku Jeździeckiego w Warszawie i dziś już może się poszczycić wielkim dorobkiem na tem polu.

Rozpatrując życie Oddziału ze stanowiska obudzenia zamiłowania do jeździectwa wogóle i wyczynów sportowych, nietylko nie znać upadku, lecz przeciwnie lata 1931, 1932 i 1933 zaznaczyły się znacznym postępem w urządzaniu imprez publicznych, a więc konkursów hippicznych i biegów myśliwskich. Stopniowo od konkursów w 1931-ym roku do jesiennych zawodów w październiku 1933-go roku, w których wzięło udział kil-



Członkowie Łódzkiego Klubu Jazdy Konnej.

kudziesięciu jeźdźców przy stukilkudziesięciu zgłoszonych koniach, wzrasta poziom zawodów naszego Oddziału pod kazdym względem. —

Oddział Konny Sokoła Macierzy we Lwowie, służy wiernie hasłu, że w interesie Państwa i tegoż obrony, w Polsce muszą wszyscy jeździć konno od najmłodszego aż do najstarszego wieku. — W uznaniu tych wysiłków przyznał też Polski Związek Jeździecki senjorowi czynnych jeźdźców naszego Oddziału i Małopolski pamiątkowy żeton jeździecki za dobry przykład dany młodym. —

ŁÓDZKI KLUB JAZDY KONNEJ

DRUGA IMPREZA SPORTOWA

Dnia 30 stycznia b. r. odbyła się 1-sza Impreza Sportowa Benjaminka polskich klubów jeździeckich — Klubu Łódzkiego, a dnia 18 marca druga impreza. Na zaproszenie polskiego Manchesteru pojechali na tę uroczystość sportową jako delegaci stołecznego Klubu J. K. pp. wiceprezesi: Tadeusz Bełżecki i Tadeusz Heyne z żonami. Wrócili zachwyceni, opowiadając cuda, to też, korzystając ze spotkania w Tattersalu na klubowym wtorku, rozpytujemy o wrażenia i szczegóły notujemy.

— Łódzki Klub Jazdy Konnej — opowiada p. Bełżecki, zapalony sportsman i koniarz — mimo bardzo młodocianego wieku, powstał wszakże dopiero w listopadzie ub. r., stanął odrazu na dobrych nogach i rozwija się doskonale. Lokal przerobiono z dawnej sali gimnastycznej przy ul. Zakątnej 82, więc ujeżdżalnia jest jasna, duża i odpowiedniej długości. Czytelnia, sala klubowa i mieszkanie instruktora na miejscu. Stajnia narazie mała, bo tylko na dziewięć koni, ale zakupiono już sąsiednią posesję i tam budują dużą, wzorową stajnię. Własnych koni posiada Klub już około 40, wszystkie rasowe, świetnie utrzymane, prowadzone doskonale. Jednem słowem pierwszorzędny materjał!

— Jeźdźcy, mimo posiadania limuzyn i uprawiania sportu samochodowego, kochają sport koński i konia! Być może, że wpływa na to zamiłowanie przykład zachodniego sąsiada, z którym łączą ich węzły krwi. W przeciągu tych kilku zaledwie miesięcy istnienia Klubu nauczyli się bardzo wiele. Byłem na 1-szej Imprezie Sportowej, gdzie pokazano nam konkurs szkolny i karuzel. Wypadło to bardzo dobrze, a obecnie po sześciu tygodniach dalszej pracy, wyniki są wprost zdumiewające! Podziw nasz wzbudziły panie, jeżdżące nadzwyczaj śmiało, rasowo, z sercem. Skaczą dobrze i z rozmachem biorą przeszkody. Wszystkie konie są należycie ujeżdżone i opanowane. Zaimponował nam również fakt, że wszyscy mają jednakowy siad! Coprawda potrafili zdobyć sobie najlepszego instruktora sztuki jeździeckiej: ppłk. Rómmla. A z nim musi się pracować! Oprócz jazdy konkursowej ze skokami, w których odznaczył się p. Arnold Kindermann, i karuzelu sprezentowano nam obecnie woltyżerkę oraz „j e u d e b a r r e", co wypadło bardzo efektownie. Wzięli w niej udział ppłk. Rómmel w stroju Łowiczanki, jako amazonka na damskiem siodle oraz p. Czilingarjan. Z tych obu imprez sportowych można wnioskować, że jeździectwo staje się faworytem towarzystwa łódzkiego, co przyczyni się do rozwoju tego pięknego sportu w naszym kraju.

Klub Łódzki podejmował warszawskich gości nadzwyczaj serdecznie, z iście staropolską gościnnością. Wracaliśmy pod wrażeniem dodatnim, życząc Ł. K. J. K. dalszych, również szybkich postępów i marząc, by inne nasze kluby J. K. dorównały w rozwoju najmłodszemu.

— Czemu pan przypisuje tak fenomenalny, jak na kilkumiesięczny okres czasu rozwój sportu jeździeckiego w Łodzi? Czy przysłowiowej potędze pieniądza?

— Pieniądz, jako n e r v u s r e r u m ma swe znaczenie gdy chodzi o dobór materjału końskiego, urządzenie klubu i stajni. Ale według mnie podstawą sportu jeździeckiego, jak każdego sportu wogóle, jest zamiłowanie, usilna praca oraz dobry instruktor. A te właśnie zalety są cechą Łódzkiego Klubu Jazdy Konnej!

Al.

POMORSKIE TOWARZYSTWO ZACHĘTY DO HODOWLI KONI GRUDZIĄDZ

Ze względów finansowych rok 1933 nie był dla Towarzystwa pomyślny. O ile w latach poprzednich Zarząd Towarzystwa urządzał dużo imprez sportowych i z wielkim rozmachem, to w roku 1933 ograniczono się do minimum. Towarzystwo urządzało w maju 1933 czterodniowy meeting konkursowy w tem konkurs lekki i otwarcia po dwie serje, konkurs Pomorza, konkurs podchorążych, podoficerski, ujeżdżania, pokaz ujeżdżaczy i konkurs Prezydenta. W miesiącu lipcu urządzono sześć biegów naprzełaj na dystansach 5000—8000 mtr. Nagrody w wysokości 7500 zł. przekazał na ten cel Minister Rolnictwa.

Tak na konkursach jak i biegach frekwencja b. duża. Do poszczególnych konkurencyj zapisano powyżej 70 koni, zaś do biegu naprzełaj od 10 — 12 koni, zależnie od dystansu.

Towarzystwo liczy około 140 członków w tem 25 członków rocznych. W roku 1934 Zarząd Towarzystwa zamierza urządzić następujące imprezy: w Grudziądzu w pierwszej połowie maja konkursy jak w roku 1933, z końcem czerwca 8 biegów naprzełaj na różnych dystansach, zaś na początku sierpnia trzydniowy meeting sportowy na większą skalę w Gdyni.

Towarzystwo propaguje specjalnie wojskowe biegi naprzełaj, poparte wydatnie przez Ministerstwo Rolnictwa.

ŚLĄSKI KLUB JAZDY KONNEJ

Dzięki inicjatywie i staraniom ludzi dobrej woli tak na Śląsku jak i w Zagłębiu Dąbrowskiem, powstał z końcem roku 1928 „Śląski Klub Jazdy Konnej" z siedzibą w

Katowicach, którego Prezesem od chwili założenia jest b. Minister p. Bolesław Grodziecki. Po odpowiednich przygotowaniach administracyjnych oraz zakupieniu materjału końskiego, Klub rozpoczął swoje funkcje z wiosną roku 1929.

Począwszy od uroczystego otwarcia, połączonego z konkursami hippicznemi, działalność Klubu zataczała coraz szersze kręgi, a to przez urządzanie rozmaitego rodzaju imprez mniejszych t. zw. wewnętrznych w maneżu oraz większych, przy współudziale jeźdźców formacyj wojskowych oraz jeźdźców cywilnych. Szereg wycieczek, bądźto w okolice Śląska, bądź też Zagł. Dąbrowskiego, przyczynił się do spopularyzowania tej najmłodszej placówki na Śląsku. Rokrocznie urządza Klub tradycyjny bieg myśliwski św. Huberta — zapraszając do udziału sympatyków tej gałęzi sportu, jak również PP. Oficerów z Dowódcami na czele, najbliżej stacjonowanych pułków broni jezdnych.



P. Wilhelmowa Schönowa z synem Borysem przed wyjazdem na bieg myśliwski.
Foto: J. Wyk — Katowice

W październiku 1931 r. urządził Klub w Katowicach „Krajowe zawody konne", które trwały 5 dni. Na te zawody zjechał do Katowic kwiat jeździecki, do Konkursu Otwarcia zgłoszono 76 koni, a Centrum W. K. w Grudziądzu delegowało swoich asów.

W niedługi czas potem, mimo najdalej idących wysiłków, Klub nie był niestety w stanie utrzymać własnych koni i, gdy wszelkie starania o uzyskanie subwencji nie odniosły skutku, Klub widział się zmuszonym zwinąć własną stajnię, skutkiem czego liczba członków jego wybitnie zmalała; natomiast nasi gentlemani, posiadający własne konie, przez udział z dodatnim wynikiem w szeregu obcych imprez, jak np. w Zakopanem, Warszawie, Kielcach, Oświęcimiu, Poznaniu i Grodnie oraz przez zainicjowanie i uskutecznienie raidu Poznań — Gdynia — Poznań, w niemałej mierze przyczynili się do ponownego rozgłosu i tak już chlubnej opinji Śląskiego Klubu Jazdy Konnej. Niezależnie od uczestnictwa członków naszego Klubu w obcych imprezach, w czasie, gdy Klub oficjalnych konkursów nie urządzał, organizowali poszczególni członkowie Śl. K. J. K. rozmaite większe i mniejsze imprezy, zarówno na terenie Śląska jak i Zagł. Dąbrowskiego.

Jakkolwiek więc Klub, jako taki, nie urządził już od jesieni 1931 r. żadnej większej imprezy, to jednak przez żywy udział i sukcesy jego członków na innych terenach, zajmuje dziś jedno z lepszych miejsc wśród cyw. klubów jeździeckich.

Centrum Wyszkolenia Artylerji Koło sportu konnego w Toruniu

Założone w maju roku 1931. Liczy obecnie 67 członków. Prezesem Koła jest, w myśl statutu, gen. dyw. Prich Rudolf, jako Komendant CWArt., prezesem Zarządu — mjr. dypl. Słowikowski Edward, zastępcą kpt. Sałęga Jan. W skład Zarządu wchodzą: kpt. Biliński Wojciech, kpt. Ruciński Zygmunt, por. Mickunas Jan, por. Jędrzejewski i por. Gąsecki Henryk.

Do Koła należą jako członkowie oficerowie:

— Szkoły Strzelania Artylerji,
— Szkoły Podchor. Artylerji,
— Szkoły Podofic. Zawod. Artylerji,
— Kursy Instr. Jazdy Konnej i Zaprzęgami,
— Obozu Ćwiczebnego CWArt.

Ponadto przy CWArt. egzystują dwa koła sportu konnego, a mianowicie: 31 pułk artylerji lekkiej i nowo ukonstytuowane koło 1 Dyw. pomiarów artylerji.

Praca Koła Sportu Konnego CWArt. nie może opierać się na tych samych zasadach, jak się to dzieje w formacjach linjowych, gdyż różnolitość i duża rozpiętość, w czasie pracy oficerów w szkolnictwie, na to nie pozwalają. Są to specjalne warunki, które tylko utrudniają pracę i nie pozwalają na grupowe jeżdżenie, a temsamem wyrównywanie ogólnego poziomu jeździeckiego.

Niemniej jednak Zarząd zdaje sobie sprawę z tego, iż pomimo daleko posuniętej modernizacji i motoryzacji sprzętu artyleryjskiego, jesteśmy nadal bronią konną i koń będzie jeszcze bardzo długo naszym zasadniczym ciągnikiem i środkiem ruchu na polu walki:

W tej myśli Zarząd dąży do:

— utrzymania wszystkich, a conajmniej większości członków na pewnym stałym poziomie sprawności jeździeckiej,
— dania możności chętnym i zamiłowanym do podniesienia poziomu konia i jeźdźca,
— przygotowania zespołu, względnie grupy sportowej, do udziału w zawodach ogólnych i międzynarodowych w kraju.

Ponadto w ramach Koła pracują zupełnie indywidualnie jeźdźcy, którzy przedstawiają sami dla siebie klasę i stanowią niejednokrotnie już członków zespołów, reprezentujących Polskę w kraju i zagranicą. —

Realizując zadania określone regulaminem sportu konnego, Zarząd organizuje stałą jazdę oficerów pod nadzorem wytrawnych instruktorów, do czego przyczyniają się w wielkiej mierze Komendanci szkół, idący w tym wypadku bardzo na rękę, jak również i jeźdźcy, chętnie biorący w niej udział.

W roku ubiegłym zorganizowano bieg św. Huberta, w którym uczestniczyła pokaźna ilość 37 członków.

Ufundowanie przez płk. Gnoińskiego nagrody przechodniej jego imienia rozegranej w dniu 19.III.34 r. przyczyni się niewątpliwie do zaostrzenia konkurencji i rywalizacji, a równocześnie zmusza Zarząd do organizowania konkursów. —

Jako zaprawa do Gniezna, przewidywany jest w kwietniu b. r. drugi cykl konkursów wewnętrznych i ewent. przebieg w terenie z przeszkodami.

Na zakończenie roku pracy Zarządu przewidywany jest w kwietniu lub w maju raid członków Koła do jednego z pobliskich garnizonów (40 do 50 klm.), celem nawiązania kontaktu z sąsiedniemi Kołami. —

W porozumieniu z Kołami lokalnemi w Toruniu, za inicjatywą ppłk. Steuera, dowódcy 1 dyw. pom. art., Koło zaproponowało zakupienie wspólnie przez Koła, znajdujące się w Toruniu jednej sfory psów, celem umożliwienia organizowania biegów za psami. — Akcja ta jest obecnie w toku.

Zaznaczyć też należy, że:

Koło dwukrotnie zdobyło już nagrodę przechodnią im. Miasta Gniezna w zawodach urządzanych rok rocznie w Gnieźnie.

W ubiegłym roku zespół jeźdźców wziął udział w zawodach w Łodzi, zdobywając cenne nagrody, ufundowane przez wielkiego miłośnika sportu konnego gen. Millera dowódcę 4 Grupy Artylerji. —

W mistrzostwach hippiki roku ubiegłego brało udział 2-ch jeźdźców z 4-ma końmi. —

WARSZAWSKI KLUB JAZDY KONNEJ

W. K. J. K. powstał w stolicy 28 października 1932 r. Klub posiada ujeżdżalnię i stajnię, które mieszczą się w Tattersalu przy ul. Litewskiej 3, pozatem zaś do jazdy terenowej dzierżawi kilkumorgową przestrzeń na Wierzbnie z naturalnemi, stałemi przeszkodami. Stołeczny Klub Jeździecki zatacza coraz szersze kręgi swej działalności, urządza liczne imprezy sportowe, zimowe i letnie (karuzele, biegi myśliwskie), i pozyskuje coraz to liczniejsze grono członków.

W skład Zarządu wchodzą:

Prezes: Tadeusz Karszo-Siedlewski.

Vice-Prezesi: Tadeusz Bełżecki i Tadeusz Heyne.

Członkowie: Kazimierz Skarżyński (przewodniczący komisji technicznej), Cyprjana Aschkenazowa (skarbniczka), Wacław de Schöne (sekretarz).

Na czele komitetu finansowego stoi Tadeusz Neuman.

WILEŃSKIE TOWARZYSTWO HODOWLI KONI I POPIERANIA SPORTU KONNEGO

Po przerwie spowodowanej wojną światową Wileńskie Towarzystwo Hodowli Koni i Popierania Sportu Konnego dopiero w roku 1921 odnawia swoją działalność.

W roku tym urządza ono 2 dni wyścigowe oraz 2 konkursy hippiczne. Udział w wyścigach tych biorą wyłącznie oficerowie 3 samodzielnej brygady kawalerji, na koniach służbowych.

Uruchomienie meetingów w Wilnie stanowiło wielki wysiłek, ponieważ Ministerstwo Rolnictwa subwencyj nie udzielało, a środków własnych po kataklizmie wojennym nie było.

Dopiero od roku 1925, kiedy Ministerstwo zaczyna przyznawać subwencje, Towarzystwo Wileńskie rozszerza swoją działalność, a wspierając przeważnie wyścigi gentelmańskie, tworzy cały zastęp młodych jeźdźców.

Do roku 1930 włącznie na torze Wileńskiem rozpoczęło swoją karjerę jeździecką 37 jeźdźców.

Podczas sezonu wyścigowego co roku odbywało się 2 — 3 konkursy hippiczne, w których pola bywały do trzydziestu z górą jeźdźców.

Największe zawody odbyły się w obecności Pana Prezydenta w roku 1930, a mianowicie: 1 bieg myśliwski (24 uczestn.), konkurs pań (8 uczestniczek), konkurs trójkami (4 trójki) oraz konkurs m. Wilna (12 uczest.).

W roku 1931 wyścigów nie urządzano, z powodu przeznaczenia subwencji na kupno toru.

W roku 1932 odbywa się 6-dniowy meeting z 12 biegami przeszkodowymi i tyluż z płotami. Jeźdźców gentelmanów jeździ 9.

W następnym roku Towarzystwo przechodzi na sport wyłącznie gentelmański: urządza się trzy dni wyścigowe z 3 — 4 biegami naprzełaj.

Rok ten, pod względem korzyści dla sportu jeździeckiego, należy zaliczyć bodaj że do najwięcej udanych: bierze udział w biegach tych 15 nowych jeźdźców.

W przyszłości Towarzystwo Wileńskie zdecydowanie przechodzi do sportu wyłącznie przeszkodowego.

W roku bieżącym Wileńskie Towarzystwo Hodowli Koni i Popierania Sportu Konnego obchodzi 75-cio letni jubileusz swego istnienia.

WOŁYŃSKI KLUB JEŹDZIECKI

W początkach kwietnia 1932 roku, z inicjatywy grona oficerów z p. gen. Knoll-Kownackim Edmundem na czele, powstał Wołyński Klub Jeździecki z siedzibą w Rownem.

Klub ten jako cel postawił sobie:

a) zjednoczenie osób i stowarzyszeń (kół), uprawiających na terenie województwa Wołyńskiego, względnie na terenach sąsiednich, sport konny,

b) opiekowanie się tym sportem, szerzenie zamiłowania do konia i tem popieranie hodowli konia szlachetnego, pochodzenia polskiego, a specjalnie koni urodzonych i wychowanych na terenie Wołynia,

c) urządzanie jaknajczęściej i w miarę możności zawodów konnych,

d) kierowanie całym konnym ruchem sportowym na terenie działalności klubu, przez pomoc fachową i techniczną, a w przyszłości — w miarę dysponowania odpowiedniemi zasobami materjalnemi — wspomagania imprez, urządzanych przez członków zbiorowych klubu, drogą wyznaczania sybsydji.

Zarząd klubu stanowią: Prezes: gen. bryg. Edmund Knoll-Kownacki, Vice-prezesi: gen. bryg. Władysław Anders i Aleksander hr. Ledóchowski, sekretarz: rtm. Witold Michorowski, skarbnik: mjr. Stanisław Hackel; członkowie Zarządu: płk. dyplomowany Adam Korytowski, płk. dypl. Bronisław Regulski, Jerzy Hulewicz, Wacław Madeyski, Roman hr. Potocki oraz delegaci: 12, 19, 21 i 22 pułków ułanów, 2 dywizjonu artylerji konnej, 13 i 27 pułków artylerji lekkiej, szkoły podchorążych rezerwy artylerji i szwadronów Korpusu Ochrony Pogranicza Brygady „Wołyń".

Na czele komisji technicznej klubu stoi płk. dypl. Adam Korytowski, urząd zaś referenta sportowego komisji piastuje rtm. Eugenjusz Wiszniowski.

Od chwili swego powstania klub urządził w r. 1932:

a) meeting wiosenny w dniach 3, 4 i 5 czerwca,

b) meeting jesienny w dniach 1 i 2 października,

c) bieg myśliwski w dniu 3 listopada.

W roku 1933: meeting wiosenny w Łucku w dniach 29 czerwca, 1 i 2 lipca.

W meetingach brała udział znaczna ilość jeźdźców i zawody te były prawdziwą atrakcją dla sportowego świata Wołynia.

Ogólna suma nagród pieniężnych, jaka była rozegrana wynosiła kwotę przeszło 7.000 zł. plus cały szereg cennych nagród honorowych.

Na meetingi poza konkursami hippicznymi składały się również cross-country, a w meetingu wiosennym 1932 r. urządzona była wszechstronna próba konia wierzchowego i konkurs powozów i zaprzęgów.

W przyszłości klub projektuje urządzanie dorocznie dwuch meetingów: jednego na wiosnę, drugiego jesienią, względnie zimą oraz organizowanie biegów dystansowych.

WYNIKI MIĘDZYNAR. KONKURSÓW HIPPICZNYCH W NICEI

1 dzień, 15 kwietnia.

Prix des Grands Hôtels de Nice.

1. Schwabensohn (ppor. Schwarzenbach — Szwajcarja) 1:32 min.
2. Olaf (por. K. Hasse — Niemcy) 1:35.
3. Chantecler (ppor. Schwarzenbach — Szwajcarja) 1:37.
4. Baccarat II (por. Momm — Niemcy) 1:37,2.
5. Castagnette (ppor. de Maupeou — Francja).

Prix du Comité du Concours Hippique International Militaire.

1. Crispa (Borsarelli—Włochy), 0 bł., 1:17,8 min.
2. Notas (de Muralt — Szwajcarja), 0 bł., 1:24.
3. Montebello (Formigli — Włochy), 0 bł., 1:27,2.
4. Ronco (Formigli — Włochy), 0 bł., 1:30.

Prix du Comité des Fêtes et des Sports de Nice.

1. Beau Rivage (Campello — Włochy), 0 bł., 1:18 min.
2. Beaulieu (Buceta Martins — Portugalja), 0 bł., 1:19.
3. Corona (de Muralt — Szwajcarja), 0 bł., 1:21,2.
4. Avion (Cavaillé — Francja), 0 bł., 1:22,4.

W Prix des Grands Hotels de Nice brał z polskich jeźdźców udział por. Pohorecki na Orlicy i zdobył wstęgę. W drugim konkursie, wygranym przez Crispa'ę — kpt. Ruciński na Roksanie zdobył wstęgę.

WYNIKI W NICEI

2 DZIEŃ, 16 KWIETNIA

KONKURS O NAGRODĘ KS. AOSTA.

1. Capt. Clavé, Francja (Irish Quaker, Volant III 0+0 . . 0 błędów
2. Kapt. Ruciński, Polska (Reszka, Roksana) 4+4 . . . 8 „
2. Major Lequio, Włochy (Nereide, Pegasus) 4+4 . . . 8 „
2. Ppor. Gutierrez, Włochy (Intrepide, Morgello) 4+4 . . 8 „
5. Capt. Marquis de Funchal, Portugalia (Altevede, Capuch) 0+12 . . . . 12 „
5. Ppr. Schwarzenbach, Szwajcarja (Schwabensohn, Chantecler) 8+4 . . . . . . 12 „
5. Por. K. Hasse, Niemcy (Der Mohr, Olaf) 8+4 . . . . 12 „
5. Ppor. Cavaillé, Francja (Olivette, Avion) 4+8 . . . 12 „
9. Rotm. Momm, Niemcy (Baccarat II, Winzige 1¼+12 . 13¼ „

PROGRAM I WYTYCZNE POPULARNYCH MEETINGÓW P. Z. J. NA ROK 1934

Ogólne zasady i wytyczne meetingów.

1. Meeting obejmuje 3 dni zawodów.

2. W 1-ym dniu zawodów jury wspólnie z członkiem delegatem P.Z.J. urządza obowiązkową dla wszystkich zawodników prezentację — przegląd, która ma na celu sprawdzenie:

a) toalety i kucia koni,

b) rynsztunku koni i jego dopasowania,

c) ubioru jeźdźców,

d) opanowania koni w zastępie na czworoboku,

e) próby skoków, 6—8 przeszkód (dla Młodszego Pokolenia obniżone) (wys. ok. 1 mtr.).

Podczas tego przeglądu jury lub delegat P.Z.J. ma prawo wydawania zaleceń, instrukcji oraz sankcji aż do wykluczenia zawodnika z 1-go lub wszystkich zawodów.

3. Podczas meetingu rozegrane będą następujące konkurencje:

a) jedna próba konia wierzchowego,

b) dwa biegi naprzełaj,

c) trzy biegi myśliwskie, w tem 1 dla „Młodszego Pokolenia",

d) „Point to point" dla „Młodego Pokolenia",

e) 8 konkursów w skokach przez przeszkody w tem:

1 dla „Młodego Pokolenia",

2-a dla pań (w tem 1 szybkości),

3-y cywilne (w tem 1 szybkości),

2-a otwarte (w tem 1 szybkości).

Razem: 8 konkursów.

4. W konkurencjach dla „Młodego Pokolenia" mogą brać udział zawodnicy (czki) do ukończenia lat 18. W konkursach w skokach przez przeszkody „Młodego Pokolenia" dla uczestników (czek) poniżej lat 14 — wszystkie przeszkody obniżone o 10 ctm.

5. Na otwartych konkursach w skokach przez przeszkody ilość nagród ustala się na 6, we wszystkich innych konkurencjach 3.

6. Podział nagród oraz zasadnicze warunki zawodów jak w załączonym programie.

1 DZIEŃ.

Obowiązkowy przegląd.

1.

Próba konia wierzchowego (szczegółowe warunki jak zał. Nr. 1). Ogólna suma nagród 450 zł. (I nagroda 250 zł., II — 150, III — 50.

Ograniczenia:

a) tylko dla jeźdźców, którzy nigdy nie brali udziału w publicznych konkursach ujeżdżenia,

b) konie, które zajęły już kiedykolwiek płatne miejsca w próbie ujeżdżenia — wykluczone.

2.

Konkurs „Młodego Pokolenia" w skokach przez przeszkody.

Nagrody honorowe (50 złotych).

8—10 przeszkód około 80 cm. wys., 1.50 szer. Szybkość 300 mtr. na minutę.

3.

Cywilny konkurs w skokach przez przeszkody „lekki".

Ogólna suma nagród 500 zł. (I-sza nagroda 250 zł., II — 150, III — 100), 10—12 przeszkód wysokość około 1 mtr., szerokość ok. 2,5, szybkość 325 mtr. na min.

Ograniczenia: jeźdźcy, którzy zajęli kiedykolwiek płatne miejsca w konkursach publicznych w skokach przez przeszkody— wykluczeni.

2 DZIEŃ.

4.

Bieg naprzełaj, dystans około 3 klm.

Ogólna suma nagród 350 zł. (I nagroda — 200 zł., II — 100 zł., III — 50 zł.).

Ograniczenia:

a) tylko dla jeźdźców, którzy nigdy nie brali udziału w wyścigach urządzanych przez Towarzystwa Wyścigowe,

b) konie — tylko półkrwi nie wyżej 31/32, hodowli krajowej.

5.

Bieg Myśliwski lekki — dystans 2 — 3 klm.

Nagrody honorowe (50 złotych).

Ograniczenia: jeźdźcy, którzy już wygrywali w zawodach publicznych — wykluczeni.

6.

Bieg Myśliwski dla „Młodego Pokolenia".

Nagrody honorowe (50 zł.).

7.

Konkurs w skokach przez przeszkody dla Pań.

Ogólna suma nagród 225 zł. (I nagroda — 100 zł., II — 75 zł., III — 50 zł.).

10—12 przeszkód: wysokość około 1 mtr., szerokość 2,50 mtr., szybkość 325 mtr. na minutę.

Ograniczenia: Panie, które zajęły już kiedykolwiek jedno z pierwszych 3-ch miejsc w publicznym konkursie w skokach przez przeszkody — wykluczone.

8.

Cywilny konkurs w skokach przez przeszkody lekki.

Ogólna suma nagród 700 zł. (I nagroda — 350 zł., II — 250 zł., III — 100 zł.).

12—14 przeszkód, wysokość około 1,10, szerokość ok. 3 mtr., szybkość 350 mtr na minutę.

Ograniczenia: Konie na obroku rządowym wykluczone (rządowe i własne oficerskie).

9.

Konkurs w skokach przez przeszkody „Otwarty".

Ogólna suma nagród 1000 zł. (I nagroda 350 zł., II — 250 zł., III — 200 zł., IV — V — 60 zł., VI — 40 zł.

14—16 przeszkód: wysokość około 1,20, szerokość ok. 3,5 mtr., szybkość 400 mtr. na minutę.

Ograniczenia, wykluczeni:

a) oficerowie mający ukończony kurs instr. jazdy,

b) oficerowie, którzy brali udział w międzyn. konkursach hippicznych zagranicą wzgl. w Polsce, wchodząc w skład zespołu w Puharze Narodów.

3 DZIEŃ.

10.

Bieg naprzełaj — dystans około 5 klm.

Ogólna suma nagród — 400 zł. (I nagroda 250 zł., II — 100 zł., III — 50 zł.).

Ograniczenia jak w 4.

11.

Bieg myśliwski otwarty. Dystans około 4—6 klm.

Nagrody honorowe (100 zł.).

12.

Point to point dla „Młodego Pokolenia", dystans około 2 klm.

13.

Cywilny konkurs „Szybkości" w skokach przez przeszkody.

Ogólna suma nagród 900 zł. (I nagroda 400 zł., II — 300 zł., III — 200 zł.

12—14 przeszkód wysokości około 1,10, szer. ok. 3.

Ograniczenia: jak w pkt. 8.

14.

Konkurs „Szybkości" w skokach przez przeszkody, otwarty.

Ogólna suma nagród 1300 zł. (I nagroda 400 zł., II — 350 zł., III — 250 zł., IV— 150 zł., V — 100 zł., VI — 50 zł.).

14—16 przeszkód około 1,20 wysokość, 4 szerokość.

Ograniczenia: jak w pkt. 9.

15.

Konkurs „Szybkości" w skokach przez przeszkody, dla Pań.

Ogólna suma nagród 225 zł. (I nagroda 100 zł., II — 75 zł., III — 50 zł.).

10—12 przeszkód, wysokość około 1 mtr., szerokość około 2,5.

Ograniczenia jak w pkt. 7.

Próba konia wierzchowego (zał. Nr. 1).

Dla 4—6-letnich koni półkrwi pochodzenia krajowego.

Ocenia się:

a) exterieur,
b) toaleta,
c) chody (prawidłowość ruchów),
d) siodłanie,
e) ubiór jeźdźca,
f) stan ujeżdżenia,
1. stęp,
2. zatrzymanie,
3. cofanie (2—4 kroki),
4. kłus (zwykły, dodany, wyciągnięty),
5. galop (ćwiczebny, wyciągnięty),
6. zachowanie się konia przy wsiadaniu,
7. oswojenie (z motorem, muzyką, strzałami),
8. skoki (3 przeszkody wysokości ok. 90 cm., rów otwarty szeroki ok. 2.50),
g) kucie i pielęgnowanie kopyt.

Ocena: 3-ch sędziów stawia stopnie ujemne 0—1—3 za punktami a.b.c.d.e. bez mnożnej.

Za punkty pod literą „f" (od 1—8) za każdy punkt, stopnie ujemne 0—1—3 z mnożną „2". Suma punktów sumuje się i dzieli przez ilość sędziów.

Ograniczenia: Konie, które zajęły płatne miejsca w otwartych konkursach ujeżdżenia — **wykluczone.**

Statystyka

nagród zdobytych od 1.I. 1933 do 31.XII. 1933 przez jeźdźców polskich w publicznych krajowych i zagranicznych zawodach konnych (próby w skokach przez przeszkody, konkursy typu „wszechstronnej próby konia wierzchowego" i konkursy ujeżdżania), opracowana na podstawie oficjalnych sprawozdań towarzystw przez Polski Związek Jeździecki.

L. p.	Nazwisko	I	II	III	IV	V	dalsze
1.	Pohorecki por., mistrz w skokach przez przeszkody	6	1	1	1	1	7
2.	Ruciński kpt.	5	2	4	2	1	8
3.	Dmowski por.	5	3	2	—	—	2
4.	Lewandowski por.	4	3	1	1	—	1
5.	Wickenhagen Karol	4	1	2	—	1	1
6.	Lewicki mjr. — 2-gi wicemistrz we wszechstronnych próbach konia wierzchowego, 2-gi wicemistrz w skokach przez przeszkody	4	—	3	2	1	1
7.	Biliński kpt.	4	—	1	3	3	10
8.	Harlandowa Wanda	4	—	—	—	—	
9.	Szosland rtm.	3	3	3	1	—	8
10.	Czerniawski por.	3	3	1	2	1	3
11.	Gutowski por.	3	1	—	2	4	—
12.	Nowak por.	2	1	1	1	—	8
13.	Mrowec kpt.	2	1	1	—	—	1
14.	Piniński por.	2	1	—	—	—	3
15.	Tomecki	2	—	3	—	—	—
16.	Biliński por.	2	—	2	1	1	4
17.	Kuchcicki rtm.	2	—	—	—	—	3
18.	Krzeczunowicz W.	2	—	—	—	—	—
19.	Mossakowski por. — mistrz w konkursie ujeżdżenia	1	3	1	—	—	—
20.	Skarżyński Karol	1	2	1	—	1	2
21.	Piechocki por.	1	2	—	—	—	4
22.	Sokołowski por.	1	1	2	2	—	6
23.	Strzelecki por.	1	1	2	—	1	—
24.	Schön W. (syn)	1	1	—	1	—	1
25.	Strzałkowski por.	1	1	—	1	—	—
26.	Łukaszewicz rtm.	1	1	—	—	—	1
27.	Brabec E. (junjor)	1	1	—	—	—	—
28.	Treichel por.	1	1	—	—	—	—
29.	Kulesza rtm.	1	—	5	2	3	2
30.	Łubieński por.	1	—	1	1	—	—
31.	Skupiński rtm.	1	—	1	—	—	3
32.	Kulikowski por. — 2-gi wicemistrz w konkursie ujeżdżenia	1	—	1	—	—	—
33.	Paszotta rtm.	1	—	1	—	—	—
34.	Turaszwilli Jerzy por.	1	—	1	—	—	—
35.	Żychlińska A.	1	—	1	—	—	—
36.	Korzon por.	1	—	—	1	—	2
37.	Kołokołow por.	1	—	—	1	—	—
38.	Olędzki por. — mistrz we wszechstronnych próbach konia wierzchowego	1	—	—	—	2	1
39.	Kohaut por.	1	—	—	—	—	1
40.	Szrajbert por.	1	—	—	—	—	1
41.	Bieńkowski por.	1	—	—	—	—	—
42.	Boczkowski rtm.	1	—	—	—	—	—
43.	Brandt por.	1	—	—	—	—	—
44.	Cehak por.	1	—	—	—	—	—
45.	Gawlik inż.	1	—	—	—	—	—
46.	Konopka por.	1	—	—	—	—	—
47.	Korytkowski por.	1	—	—	—	—	—
48.	Nagórski por.	1	—	—	—	—	—
49.	Ossowski por.	1	—	—	—	—	—
50.	Pacewicz por.	1	—	—	—	—	—
51.	Szelążek por.	1	—	—	—	—	—
52.	Szczerbicki kpt.	1	—	—	—	—	—
53.	Wcisłowicz Józef rtm.	1	—	—	—	—	—
54.	Rojcewicz por. — 1-szy wicemistrz we wszechstronnych próbach konia wierzchowego, wicemistrz w konkursie ujeżdżenia		3	—	—	1	1
55.	Komorowski por.	—	2	—	2	—	1
56.	Krahelski por.	—	2	—	1	—	1
57.	Rowecka G.	—	2	—	—	—	—
58.	Skrowaczewski dr.	—	2	—	—	—	—
59.	Ważyński por.	—	1	2	—	1	—
60.	Gąsecki por.	—	1	1	1	—	1
61.	Czechowski por.	—	1	1	—	—	—
62.	Tarasowiczowa	—	1	1	—	1	1
63.	Sienkiewicz por.	—	1	1	—	—	—
64.	Wolski por.	—	1	1	—	—	—
65.	Rylke por.	—	1	—	3	2	—
66.	Woszczyński por.	—	1	—	2	1	—
67.	Kowalewski por.	—	1	—	1	—	1
68.	Trenkwald mjr.—1-szy wicemistrz w skokach przez przeszkody	—	1	—	1	—	1
69.	Cisowski Ludwik por.	—	1	—	1	—	—
70.	Kawka por.	—	1	—	1	—	—
71.	Sawczyński por.	—	1	—	1	—	—
72.	Solski por.	—	1	—	1	—	—
73.	Chojecki mjr.	—	1	—	—	1	—
74.	Łopianowski por.	—	1	—	—	—	2
75.	Rymsza por.	—	1	—	—	—	1
76.	Szumski rtm.	—	1	—	—	—	1
77.	Wysocki por.	—	1	—	—	—	1
78.	Bazylczuk por.	—	1	—	—	—	—
79.	Bukowski por.	—	1	—	—	—	—
80.	Gozdzielski por.	—	1	—	—	—	—
81.	Iwanowski por.	—	1	—	—	—	—
82.	Kossołucki por.	—	1	—	—	—	—
83.	Kowalczewska Zofja	—	1	—	—	—	—
84.	Michałowski ppor.	—	1	—	—	—	—
85.	Szenk rtm.	—	1	—	—	—	—
86.	Sadowski por.	—	1	—	—	—	—
87.	Thiel por.	—	1	—	—	—	—
88.	Wieleżyński Zygmunt	—	1	—	—	—	—
89.	Majewski por.	—	—	2	—	—	1
90.	Jakubowski ppor.	—	—	2	—	—	—
91.	Jankowski por.	—	—	2	—	—	—
92.	Królikiewicz mjr.	—	—	1	1	—	2
93.	Biały por.	—	—	1	1	—	1
94.	Jurczak por.	—	—	1	2	—	—
95.	Nieniewski por.	—	—	1	1	—	1
96.	Zahorski gen.	—	—	1	1	—	—
97.	Dąbski-Nerlich por.	—	—	1	—	4	4
98.	Burski por.	—	—	1	—	1	1
99.	Kirn-Słaboszewiczowa	—	—	1	—	1	—
100.	Mickunas por.	—	—	1	—	—	2
101.	Buderawski por.	—	—	1	—	—	1
102.	Luettwitz bar.	—	—	1	—	—	1
103.	Szydłowski por.	—	—	1	—	—	1
104.	Gutenberger kpt.	—	—	1	—	—	—
105.	Kryczyński por.	—	—	1	—	—	—
106.	Krzyżanowski T.	—	—	1	—	—	—
107.	Kociołek por.	—	—	1	—	—	—
108.	Meleszkiewicz por.	—	—	1	—	—	—
109.	Motz ppor.	—	—	1	—	—	—
110.	Mikosz por.	—	—	1	—	—	—
111.	Morawski por.	—	—	1	—	—	—
112.	Obtułowiczowa	—	—	1	—	—	—
113.	Podlewski mjr.	—	—	1	—	—	—
114.	Rostworowski ppor.	—	—	1	—	—	—
115.	Smrokowski por.	—	—	1	—	—	—
116.	Świderski Kazimierz	—	—	1	—	—	—
117.	Sroczyński rtm.	—	—	1	—	—	—
118.	Żółtowski hr. (junior)	—	—	1	—	—	—
119.	Sobański por.	—	—	—	2	—	1
120.	Galica por.	—	—	—	1	—	1
121.	Krzeczunowicz L.	—	—	—	1	—	1
122.	Nieszkowski rtm.	—	—	—	1	—	1
123.	Nieczaj por.	—	—	—	1	—	1
124.	Sumowski por.	—	—	—	1	—	1
125.	Hymol por.	—	—	—	1	—	—
126.	Krasuski por.	—	—	—	1	—	—
127.	Podrez por.	—	—	—	1	—	—
128.	Piklikiewicz por.	—	—	—	1	—	—
129.	Roguski	—	—	—	1	—	—
130.	Tetmajer por.	—	—	—	1	—	—
131.	Zwierzchowska Marja	—	—	—	1	—	—
132.	Deżakowski por.	—	—	—	—	1	1
133.	Ortweinówna Hanna	—	—	—	—	1	1
134.	Rasiewicz por.	—	—	—	—	1	1
135.	Garapich por.	—	—	—	—	1	—
136.	Jahn Emil por.	—	—	—	—	1	—
137.	Kostrowicki por.	—	—	—	—	1	—
138.	Muszyński por.	—	—	—	—	1	—
139.	Rath Stanisław	—	—	—	—	1	—
140.	Walicki por.	—	—	—	—	1	—
141.	Waszyński por.	—	—	—	—	1	—
142.	Małochleb rtm.	—	—	—	—	—	3
143.	Chodkiewiczowa	—	—	—	—	—	2
144.	Goltz ppor.	—	—	—	—	—	2
145.	Totjew ppor.	—	—	—	—	—	2
146.	Turski por.	—	—	—	—	—	2
147.	Boski por.	—	—	—	—	—	1
148.	Dowbor por.	—	—	—	—	—	1
149.	Dulski por.	—	—	—	—	—	1
150.	Grzybowski por.	—	—	—	—	—	1
151.	Gucewicz por.	—	—	—	—	—	1
152.	Jędrzejewski por.	—	—	—	—	—	1
153.	Kowza por.	—	—	—	—	—	1
154.	Kucińska Zofja	—	—	—	—	—	1
155.	Laskowski por.	—	—	—	—	—	1
156.	Leska	—	—	—	—	—	1
157.	Podoski por.	—	—	—	—	—	1
158.	Romiszowska	—	—	—	—	—	1
159.	Święcicki por.	—	—	—	—	—	1
160.	Sroczyńska	—	—	—	—	—	1
161.	Sikorska Zofja	—	—	—	—	—	1
162.	Starnawski por.	—	—	—	—	—	1
163.	Strzeszewski	—	—	—	—	—	1
164.	Szendzielarz por.	—	—	—	—	—	1
165.	Szwejkowski por.	—	—	—	—	—	1

Nowy Tattersal w Warszawie

Nowy Tattersal, szczycący się chlubną tradycją, mieści się w „sercu" miasta, bo przy ul. Litewskiej 3, tuż pod bokiem parku Łazienkowskiego, pięknych spacerowych Aleji Ujazdowskich, Szucha i Kasyna Garnizonowego, w najbliższem sąsiedztwie węzłów linij tramwajowych i autobusowych. Tu był przed wojną wielki karawanserail szlaku łączącego Wschód z Zachodem, kędy szły najpiękniejsze konie rasy arabskiej do Niemiec, Anglji, Francji, Holandji, a przybywały Angliki, Trakeny, Normandy i Ardeny, kierowane do Rosji. Zjeżdżali się znawcy i koniarze z całego świata, umiejący cenić krew i rasę, ożywiały się mury starego Tattersalu rżeniem koni i gwarem handlu.

Wojna położyła kres tym jarmarkom. Nie było koni i nie miał ich kto kupować w skrwawionej i zubożałej Europie, a powstająca z ruin i zgliszcz odrodzona Polska musiała odnowa rozpoczynać żmudną robotę zagospodarowania się i rozpoczęcia swego słynnego ongiś chowu koni. Powstały Związki i Kluby Jeździeckie i tattersale do nauki jazdy konnej. Sport koński staje się dziś już „wybranym sportem", skupia i pozyskuje coraz to liczniejsze koła zwolenników i zwolenniczek, a międzynarodowe zawody, konkursy i rajdy dowodzą, że i w tej dziedzinie nietylko możemy współzawodniczyć z innymi narodami, ale że bardzo często nam przypada w udziale zwycięstwo!

Właścicielem Tattersalu Warszawskiego jest p. Marcin Szopa, jeździec wytrawny, znający wszystkie tajniki sztuki jeździeckiej.

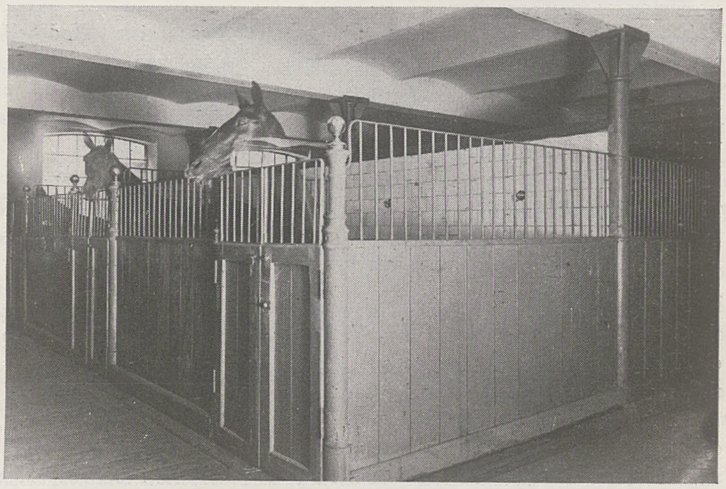
Nie dziwne to, wszakże ukończył Oficerski Kurs dla Instruktorów Jazdy Konnej w Grudziądzu! Kompetentnie też odtworzył tę ujeżdżalnię, przestronną, czystą, widną, ozdobioną lustrami jak sala balowa.

Na miękkiem podłożu miarowo rozlega się rytm galopu; właśnie jeżdżą p. Minister M. z żoną, znaną rekordzistką dysku, która teraz może i na polu jeździectwa sięgnie po laur Olimpijski?

Okazuje się więc, że są w Polsce ludzie pracujący tak intensywnie, jak tu właśnie obecny jeździec, który swe rzadkie chwile wytchnienia poświęca nie grze w bridge'a, nie dancingom lub kawiarniom, lecz najszlachetniejszemu ze sportów. Temu sportowi, który wymaga tyle wytrwałości w pracy nad koniem, wytężonej uwagi, cierpliwości, opanowania wierzchowca — i siebie. —

Ludzie ci, uprawiając konną jazdę nietylko zaspakajają swe namiętności sportowe, ale też postępują roztropnie, jest to bowiem sport, który wyrabia tężyznę fizyczną i kształci psychicznie. Kto chce jeździć dobrze, musi się uczyć, a potem w pracy nie ustawać. Wytrwałość, hart, odwaga i cierpliwość — oto znamiona dobrego jeźdźca. Bo ileż trzeba nieraz odwagi, by przy skakaniu po upadku wstać, siąść znów na tegoż samego konia i znów tę samą brać przeszkodę!... Ile hartu, by jeździć bez względu na kaprysy aury, ile wytrwałości, by pracować nad koniem i sobą ustawicznie i ileż cierpliwości, by w zdenerwowaniu nie skarcić konia i nie znarowić go w ten sposób! A co się tyczy strony fizycznej sportu jeździeckiego, to faktem jest, iż należy do najzdrowszych, a przytem konserwuje linję.

Nowy Tattersal posiada stajnie urządzone wzorowo. Są one obszerne, czyste, dobrze wentylowane, widne, wysłane świeżą słomą. Ściany wykładane białemi kaflami, woda bieżąca, hygjena i komfort. Boksy duże, a w nich konie, nieuwiązane, swobodne. Są piękne i czują swą wartość, bo przecie rzetelnie napracowały się nad zdobyciem nagród: oto zwycięzca na konkursach międzynarodowych w Łazienkach, „The Lad" p. Skarżyńskiego, „Hajdamaka" p. Jaroszewiczowej, „Urwis" p-ny Zwierzchowskiej i in., które poznały już upojenie triumfem zwycięzców.

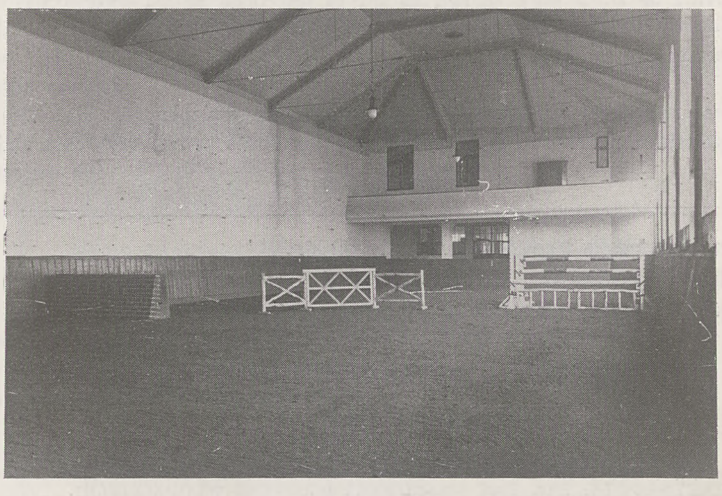


Stajnia w „Nowym Tattersalu".

Wkrótce ujrzymy je na zawodach tegorocznych, po zaprawie, jaką przeszły w zimie w Nowym Tattersalu.

Nasz Instytut hippiczny na Litewskiej, powinien być często zwiedzany i odwiedzany przez wszystkich tych, którzy odczuwają najmniejszy nawet pociąg do konia, szczególnie zaś przez młodocianych jego adeptów. Kto bowiem w zaraniu swych lat pokocha konia — ten pozostanie nazawsze wiernym tej miłości!

J. W.



Ujeżdżalnia Instytutu hippicznego, „Nowy Tattersal".

Próba długodystansowa dla koni orjentalnych

KOMUNIKAT Nr. 3 TOWARZYSTWA HODOWLI KONIA ARABSKIEGO

z dnia 15-go kwietnia 1934 r.

Towarzystwo Hodowli Konia Arabskiego organizuje w roku bieżącym pierwszą próbą długodystansową dla 5-letnich i starszych koni krwi wschodniej.

Próba ta jest przygotowaniem do następnych poważnych raidów i ma na celu poparcie jeździectwa oraz wyrobienie samodzielności młodszych jeźdźców.

Udział brać mogą wszystkie pięcioletnie i starsze konie arabskie (ogiery, wałachy i klacze), zapisane do:

a) „Polskiej Księgi Stadnej Koni Arabskich Czystej Krwi",

b) Polskiej Księgi Stadnej Koni Arabskich Chowanych w Czystości Krwi",

c) „Polskiej Księgi Stadnej Koni Arabskich", wydanej w 1926 r. oraz jej 5 dodatków, w dziale I-szym i II-gim,

d) niezapisane do żadnej z powyższych Ksiąg, lecz kwalifikujące się pochodzeniem do „Regjonalnych Ksiąg Stadnych" Koni Półkrwi Arabskiej". (Załącznik Nr. 8 do zarządzenia Ministra Rolnictwa z dnia 4 grudnia 1931 r. „Monitor Polski" z dn. 23.XII. 1931 r. Nr. 295, poz. 390 — Zasady prowadzenia ksiąg stadnych koni półkrwi arabskiej — § 1).

Konie pochodzenia zagranicznego — dopuszczone.

Próba odbędzie się między Lwowem a Lublinem (dystans nie większy, niż 250 klm.); start we Lwowie dnia 10 lipca we wtorek, o godz. 6—7 rano, zakończenie — w Lublinie dnia 14 lipca w sobotę, na torze wyścigowym, o godz. 2—3 po południu.

Powyższy raid nie ma zupełnie charakteru wyścigu, a przy klasyfikacji uwzględniana będzie przedewszystkiem kondycja konia. Po ukończeniu raidu koń obowiązany jest przegalopować (cantrem) około 1600 m. Jury jest upoważnione do poddania koni dodatkowej próbie, przed rozdaniem nagród.

Konie należy zgłaszać w Sekretarjacie Towarzystwa Hodowli Konia Arabskiego (Warszawa, al. Ujazdowskie 39 m. 5), **najpóźniej do dnia 15 czerwca b. r.**; przy zgłaszaniu kandydatów ad d) (niezapisanych do żadnej z Ksiąg, lecz kwalifikujących się pochodzeniem do Regjonalnych Ksiąg Stadnych Koni Półkrwi Arabskiej) — obowiązuje załączenie dokładnych rodowodów.

Za konie, zgłoszone w powyższym terminie, nie pobiera się wpisowego. Po przekroczeniu terminu — obowiązuje wpisowe w wysokości 50 zł.

Przy starcie mogą być przyjęte jedynie zgłoszenia tych koni, które brały udział w tegorocznych wyścigach we Lwowie i za które zostanie wpłacone wpisowe w wysokości 50 zł.

Wszelkich bliższych wyjaśnień udziela Towarzystwo Hodowli Konia Arabskiego.

Nagrody oraz szczegółowe warunki próby podane będą z końcem czerwca b. r.

TERMINY ZAWODÓW KONNYCH W 1934 R.

L. p.	Towarzystwo organizujące zawody	Miejsce urządzenia zawodów	Czas trwania zawodów	Uwagi.
1.	Klub Sportowy Rodziny Wojskowej, Warszawa, Al. Szucha 14.	Jarosław	11.II.	
2.	Podkarpackie Koło Jazdy Myśliwskiej, Bulowice, poczta Kęty.	Oświęcim	29.IV.	
3.	Komitet Targów Końskich, Gniezno, hot. Francuski, Chrobrego 32.	Gniezno	**wiosenne krajowe** od 29.IV do 3.V.	
4.	Małopolski Klub Jazdy Konnej, Lwów.	Lwów	2 — 8.V.	
5.	Pomorskie Towarzystwo Zach. do Hodowli Koni, Centrum Wyszkolenia Kawalerji Grudziądz.	Grudziądz	9.V — 1.VII.	
6.	Podkarpackie Koło Jazdy Myśliwskiej, Bulowice, poczta Kęty.	Biała k.Bielska	13.V.	
7.	Tow. Międzynarodowych i Krajowych Zawodów Konnych.	Warszawa	1 — 11.VI.	
8.	Warszawski Klub Jazdy Konnej.	Warszawa	8.VI.	
9.	Wileńskie Tow. Hodowli Koni i Popierania Sportu Konnego, Wilno, 3 sam. bryg. kaw.	Wilno	29.VI — 6.VII.	
10.	Pomorskie Towarzystwo Zach. do Hodowli Koni Centrum Wyszkolenia Kawalerji, Grudziądz.	Grudziądz	9.V. — 1.VII.	
11.	Komitet Targów Końskich, Gniezno.	Gniezno	**jesienne regjonalne** od 29.IX do 1.X.	

Nadto odbędzie się 8 popularnych meetingów P. Z. J. Miejscowości, w których meetingi te się odbędą oraz terminy ich rozegrania podamy wkrótce.

Warunki prenumeraty czasopisma „JEŹDZIEC i HODOWCA"

Rocznie 50 zł., z góry za rok 45 zł., za pół roku 25 zł., kwartalnie 12 zł. 50 gr., miesięcznie 5 zł. — Wojskowi, urzędnicy państwowi i pracownicy instytucyj sportowo-hodowlanych korzystają z 20% zniżki.

Prenumerata roczna za dodatek „WIADOMOŚCI WYŚCIGOWE" wynosi dla prenumeratorów „JEŹDŹCA i HODOWCY" 13 złotych. Zmiana adresu 50 gr.

Adres redakcji i administracji: Warszawa, Mazowiecka 16. Tel. 220-26. Adres telegr.: „Jeździec—Warszawa". Rachunek w PKO 6161. Redakcja nie zwraca rękopisów i zastrzega sobie prawo czynienia zmian i skrótów w nadsyłanych artykułach, oraz decyzji co do terminu ich umieszczenia.

REDAKTOROWIE: INŻ. JAN GRABOWSKI I JANUSZ WŁODZIMIRSKI. WYDAWCA: INŻ. JAN GRABOWSKI.

1054 Druk Zakł. Druk. W. Piekarniaka, Warszawa, ul. Ordynacka 3.

